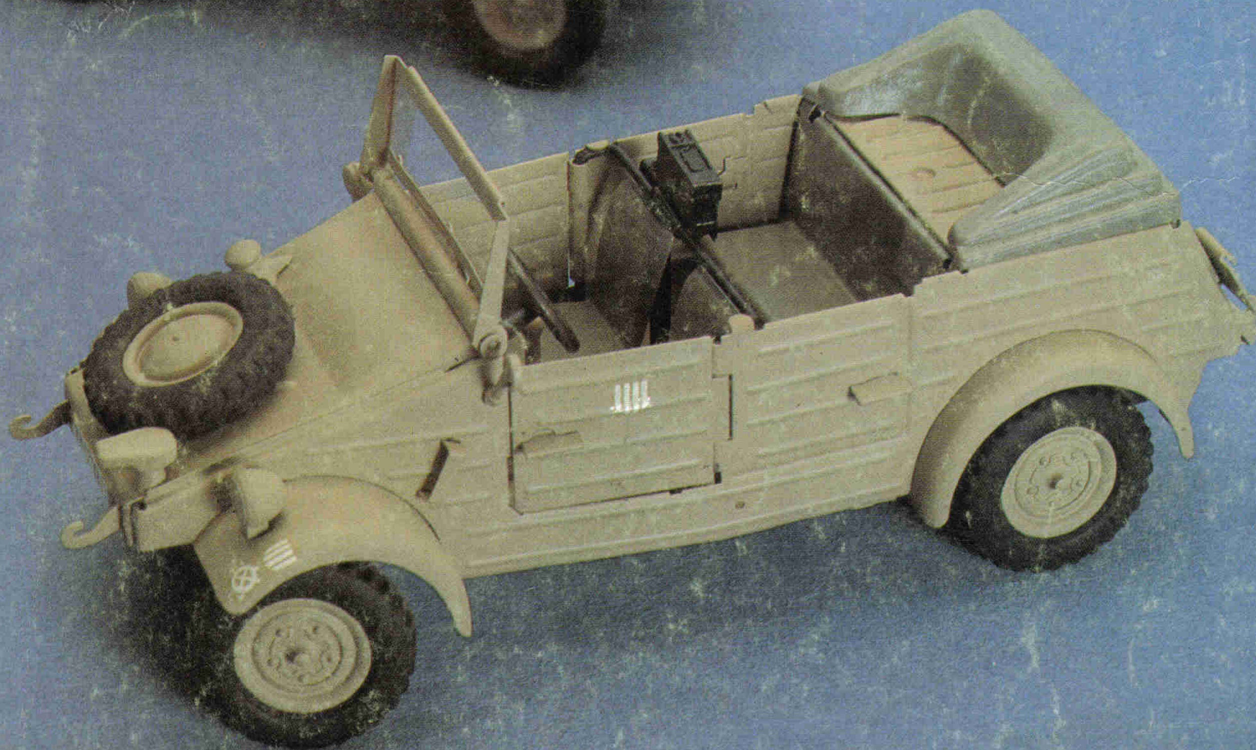
Ročník III. 1993

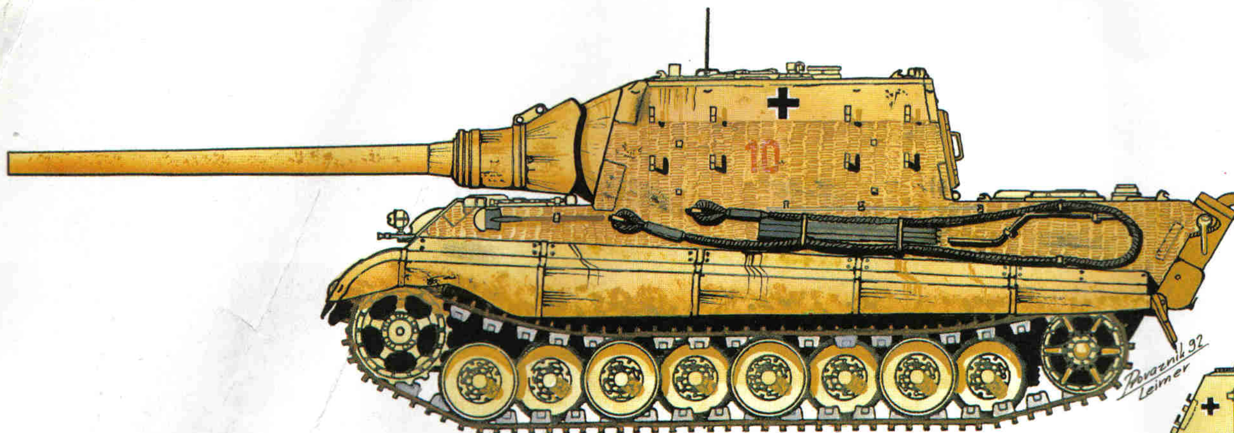
HPM

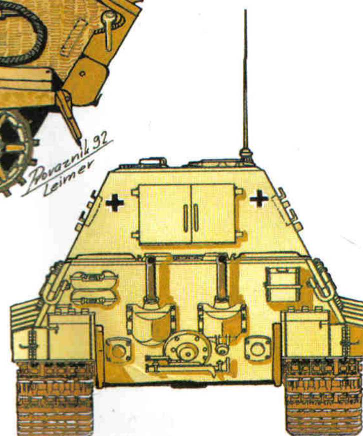
1

Fokker T VIII
Jagdtiger
Dornier Do 17

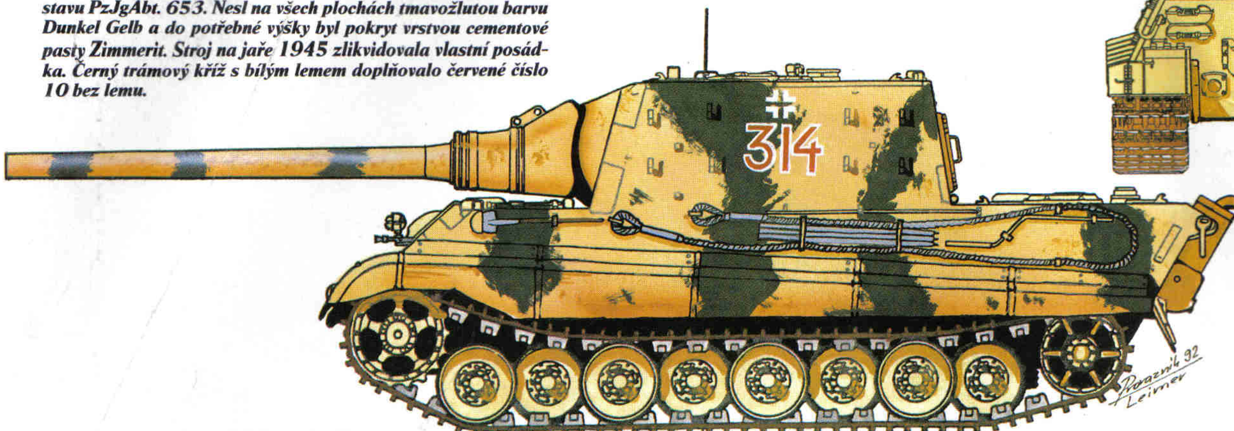




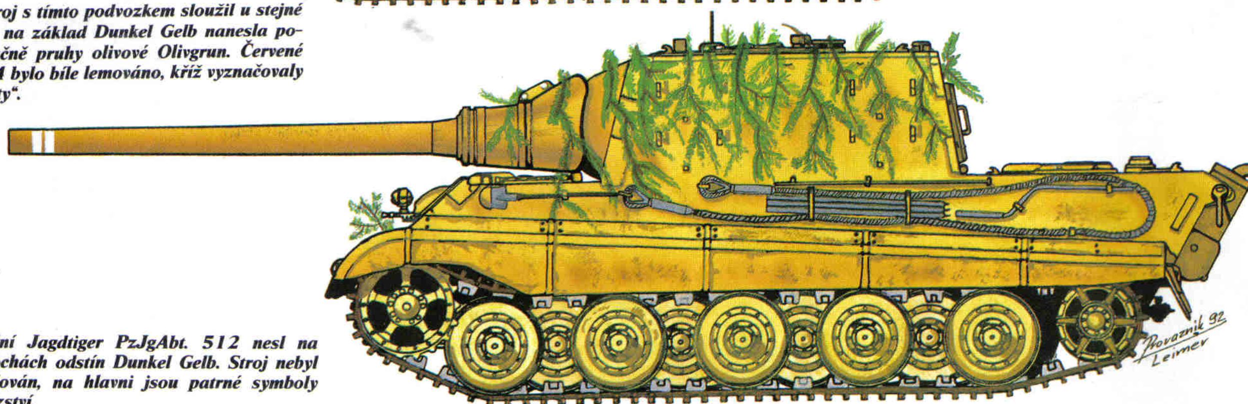




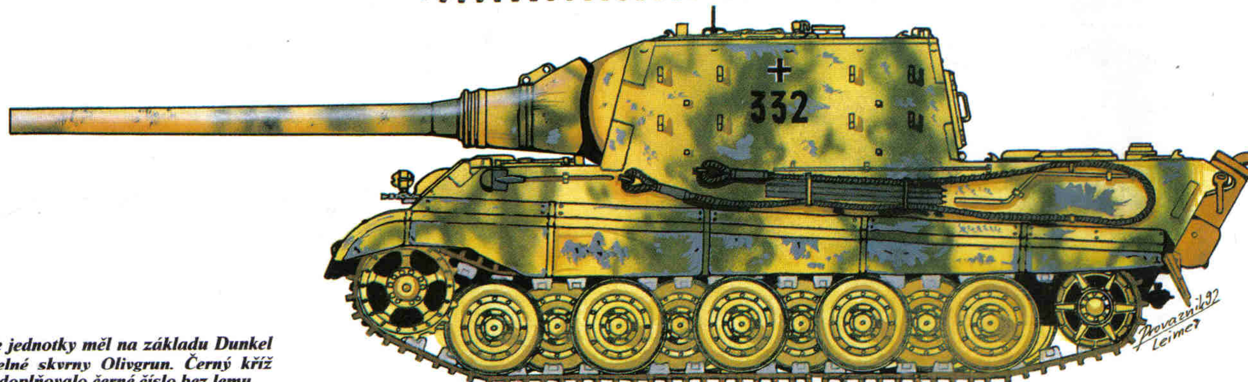
Jeden ze dvou Jagtigerů s podvozkem Porsche, sloužících ve stavu PzJgAbt. 653. Nesl na všech plochách tmavožlutou barvu Dunkel Gelb a do potřebné výšky byl pokryt vrstvou cementové pasty Zimmerit. Stroj na jaře 1945 zlikvidovala vlastní posádka. Černý trámový kříž s bílým lemem doplňovalo červené číslo 10 bez lemu.



Druhý stroj s tímto podvozkem sloužil u stejné jednotky, na základ Dunkel Gelb nanesla posádka ručně pruhy olivové Olivgrun. Červené číslo 314 bylo bíle lemováno, kříž vyznačovaly bílé „kouty".

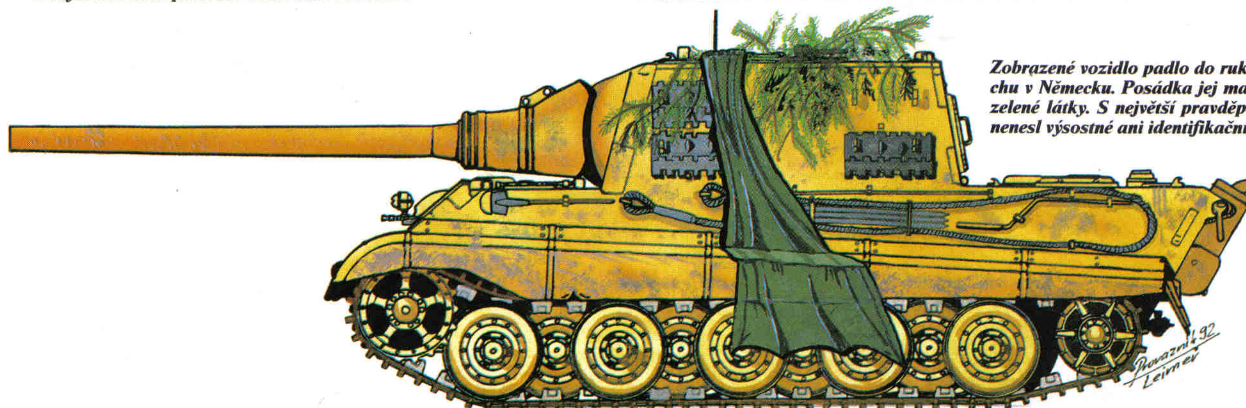


Standardní Jagdtiger PzJgAbt. 512 nesl na všech plochách odstín Dunkel Gelb. Stroj nebyl imatrikulován, na hlavni jsou patrné symboly dvou vítězství.



Další stroj téže jednotky měl na základu Dunkel Gelb nepravidelné skvrny Olivgrun. Černý kříž s bílým lemem doplňovalo černé číslo bez lemu.

Zobrazené vozidlo padlo do rukou Američanů u Neustachu v Německu. Posádka jej maskovala větvemi a pruhy zelené látky. S největší pravděpodobností tento Jagtiger nenesl výsostné ani identifikační znaky.



- HPM Historie a plastikové modelářství

  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu — 46 642
- Registrační značka — Mk ČR 5340
- Vychází — měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Zuzana Nová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, Ing. P. Provazník, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HPM sro, Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte — Inzerce HPM

Číslo podepsáno k sazbě — 14. 12. 1992
Datum vyjití dle harmonogramu — 25. 1. 1993
Tiskárna: Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Šmilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č. j. 950/91-NP ze dne 22. 7. 1991

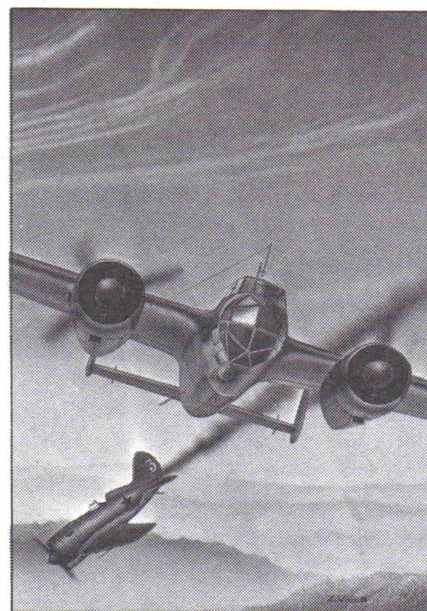
History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02—73 79 892

Editorial & Production Staff

- Managing Editor — I. Pejčoch
- Modelling Editor — V. Janovský
- Technical Editor — M. Mamula
- Art Editors — P. Provazník
  — V. Leimer
- Graphic Editors — Zuzana Nová

Printed in Czehoslovakia by Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:



Připravujeme do čísla 2/93

Dornier Do 17
Japonské tanky 1927—1945
Italské spojenecké letectvo
Atlanta
Shortruny

Vážení čtenáři!

Dostává se Vám do rukou první číslo třetího ročníku časopisu, který vznikal v obrovských těžkostech. Zatím není vše tak, jak bychom si mi všichni přáli. Přesto se v roce 1992 podařilo udržet pravidelnost vydávání a konečně také vyrovnat dluh z roku 1991 vydáním Speciálu. V letošním roce se dá počítat s nepatrným nárůstem ceny, který zatím nedokážeme odhadnout. Do značné míry můžete tento problém ovlivnit i vy pravidelným nákupem, nebo získáním dalších čtenářů, neboť zatím jsme skutečně závislí na prodeji každého čísla.

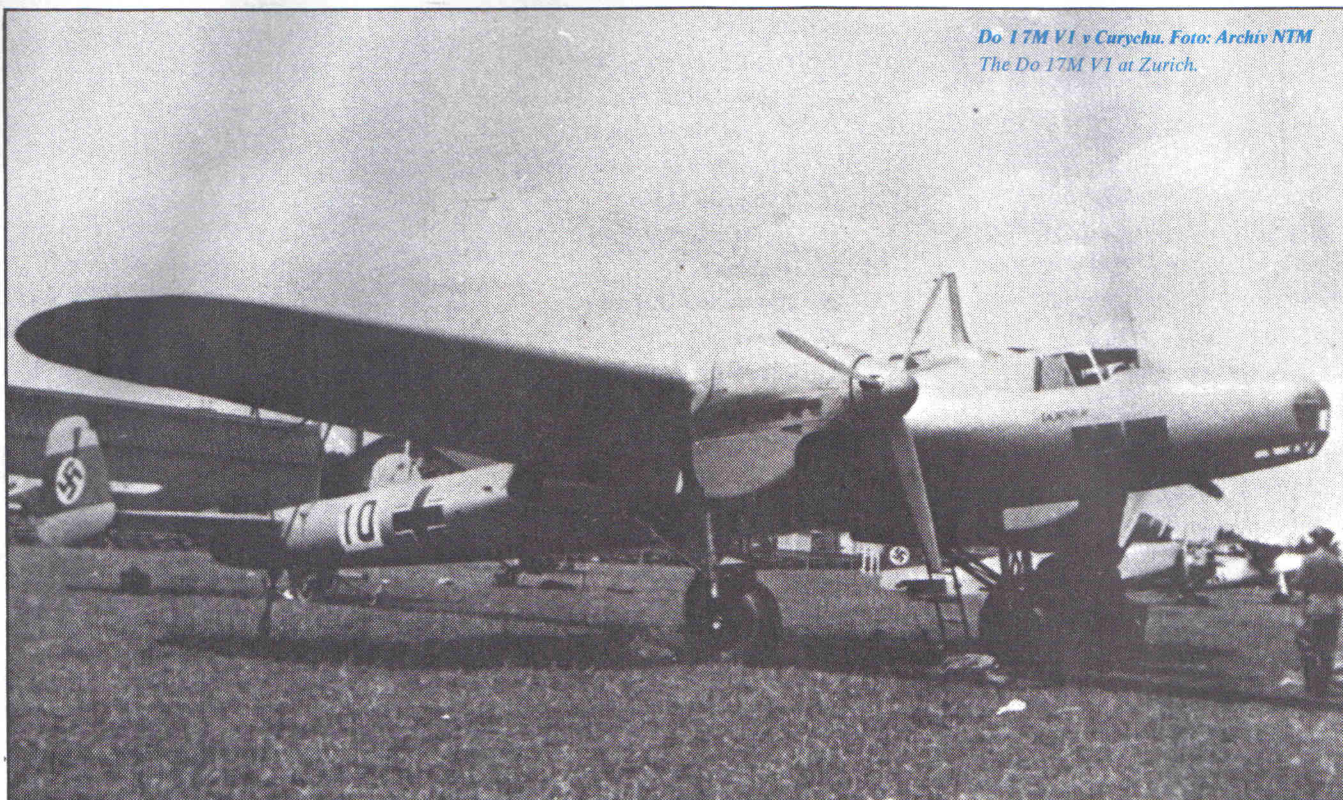
Přesto doufáme, že i v letošním roce se budeme pravidelně setkávat na stránkách HPM. Děkujeme Vám za dosavadní přízeň a za celou redakční radu Vám přeji mnoho úspěchů a hlavně zdraví.

Václav Janovský

Pro ty jež si nás chtějí předplatit je zde otištěn vzor, jak vyplnit složenku typu A. Pro letošní rok (12 čísel) činí předplatná částka Kčs 300,— a pololetí (6 čísel) činí předplatné Kčs 160,—. Čtvrtletní není pro pomalost pošt letos zavedeno. Děkujeme za pochopení.

PS.: Informace o zásilkové službě, která chystá letos zásadní změny Vám přineseme, vzhledem k uzávěrce tohoto čísla, v HPM 2/92.

A poštovní poukázka na Kčs .... h..... slovy Kčs h	Kčs .... h........	**A** Kčs .... h........	Kčs .... h........
Název a sídlo peněžního ústavu číslo účtu **KB, P—10, č. ú. 16641-101/0100**	**Název účtu adresáta VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST s r.o. Jerevanská 3 100 00 PRAHA 10**	**Název účtu adresáta VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST s r.o. Jerevanská 3 100 00 PRAHA 10**	**Název účtu adresáta VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST s r.o. Jerevanská 3 100 00 PRAHA 10**
Konstantní symbol **079** — **Název účtu adresáta VYDAVATELSTVÍ HPM SPOLEČNOST s r.o. Jerevanská 3 100 00 PRAHA 10**	Název a sídlo peněžního ústavu číslo účtu	Název a sídlo peněžního ústavu číslo účtu	Název a sídlo peněžního ústavu číslo účtu
Převodová pošta nebo VAKUS	V. symbol	V. symbol	Zúčtovací data plátce:
Odesilatel:	Odesilatel: Konstantní symbol	Odesilatel: Konstantní symbol	Odesilatel:
Okresní razítko / Podací číslo / VAPRESS	Ústřižek pro příjemce	Kontrolní lístek	Podací lístek. Pečlivě uschovejte!


Do 17M V1 v Curychu. Foto: Archív NTM
The Do 17M V1 at Zurich.

Dornier Do 17 — Létající tužka

Václav Janovský

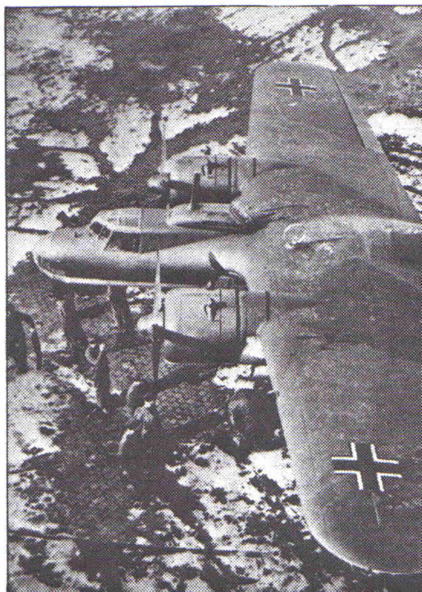
Jak známo zakázané ovoce nejvíce chutná, a proto bylo jasné, že se ambiciozní Německo dlouho nespokojí s přísnými podmínkami Versailleské smlouvy, kterou muselo jako poražený stát I. sv. války podepsat. Již v roce 1923 uzavřelo Reichswehr-Ministerium dohodu se sovětskými orgány o využití základny Lipeck u Moskvy k vojenským účelům. Právě na základě zde získaných zkušeností byly v německých továrnách konstruovány nové letouny, které pod pláštíkem civilních projektů byly schopny rychlé přeměny na válečný nástroj. Příkladem mohou být Do 23 a Ju 52 (druhý jmenovaný sloužil v bombardovací roli ještě na počátku občanské války ve Španělsku).

Stejnou filozofií se řídilo i zadání, vypracované Waffenprüfwesen, z července 1932 na dvoumotorový střední bombardér, pro svět ovšem rychlý dvoumotorový stroj pro dopravu pošty a cestujících. Zatímco konkurenční společnosti Junkers a Heinkel se držely zadání a nepovažovaly je za konfliktní, přistoupil vývojový kolektiv u Dornier Metallbauten GmBH (později Dornier-Werke GmBH) k celému problému mnohem nekompromisněji. Vznikl tak jeden z nejnepraktičtějších strojů na dopravu šesti osob snad v celých dějinách letecké dopravy. V době nástupu NSDAP v čele s Adolfem Hitlerem k moci si ale tento přístup mohli Němci dovolit.

Maketa a technická dokumentace byly předloženy již nově vytvořenému Reichsluftfahrtministerium (RLM), od kterého přišla oficiální objednávka až v první polovině roku 1934 s upřesněním, že první prototyp Do 17c (později Do 17 V1) má být ve vojenské a druhý Do 17a (později Do 17 V2) v civilní konfiguraci pro Lufthansu, ovšem opět snadno přestavitelný pro vojenské účely. S odstupem několika měsíců byl objednán ještě třetí prototyp pod označením Do 17d, ovšem s francouzskými motory Hispano-Suiza 12Ybrs. S největší pravděpodobností znamenala písmena za sedmnáctkou typ použitých motorů. Velice brzy se ale od tohoto označení upustilo a začalo se používat písmeno V — Versuchs.

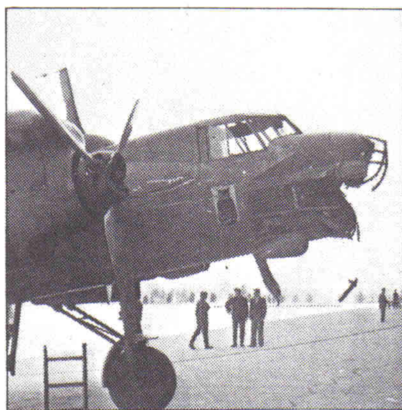
Vzlet prvého prototypu V1 se uskutečnil 23. listopadu 1934 s šéfpilotem firmy Dornier Flugkapitänem Egonem Fathem za volantem řízení bez větších komplikací. Moderní, elegantně vyhlížející stroj vybavený dvěma dvanáctiválcovými motory BMW VI 7,3 o vzletovém výkonu 750 k každý, byl celokovové konstrukce. Celek sestával ze čtyř základních montážních skupin. Přední a střední části trupu, křídla a klasických ocasních ploch včetně zadní části trupu. Klasický tvar ocasních ploch byl zvolen, přestože se již uvažovalo i o dvojitých, které Dornier odzkoušel na upraveném Do 23. Modernost konstrukce dokreslovaly třílisté vrtule a hydraulicko-mechanicky zatahovaný podvozek. Vojenské využití potvrzovala instituce dvoudílné pumovnice pro deset padesátikilogramových pum a stanoviště střelce v otevřeném střelišti těsně za odtokovou hranou křídla. Zajímavý byl plátěný potah části spodních ploch křídel.

Dornier Do 17P. Foto: Archív NTM
Nice photo of the Do 17P.



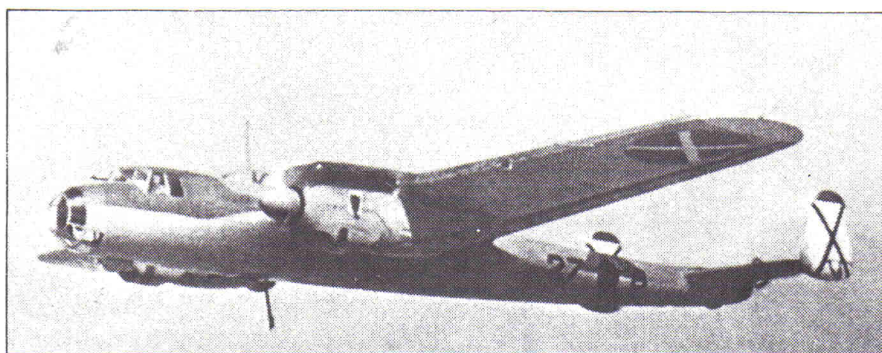
Oproti tomu druhý prototyp Do 17 V2 sloužil jako vzor pro civilní službu u Lufthansy. Tomu odpovídaly i méně výkonné motory BMW VI 6,3 o vzletovém výkonu 650 k a větší zásoba paliva v křídelních nádržích, pouze dvoulisté vrtule a na místě pumovnice šest sedaček pro cestující. Trup měl po obou stranách šest obdélníkových oken, která mu dodávala civilnější vzezření. Důkazem, jak vážně se uvažovalo o využití v civilní dopravě, je pouhé měsíční testování u Lufthansy mezi 8. 10. a 7. 11. 1935.

Při porovnávacích testech obou prototypů se ukázaly výhody dvojitých ocasních ploch, jimiž byl druhý z nich vybaven. To rozhodlo o vzhledu všech dalších Do 17 a přestavbě V1 na nový standard. Při jednom z přeletů od Bodamského jezera do zkušebního střediska v Rechlinu překonal Do 17 V2 vzdálenost 680 km rychlostí



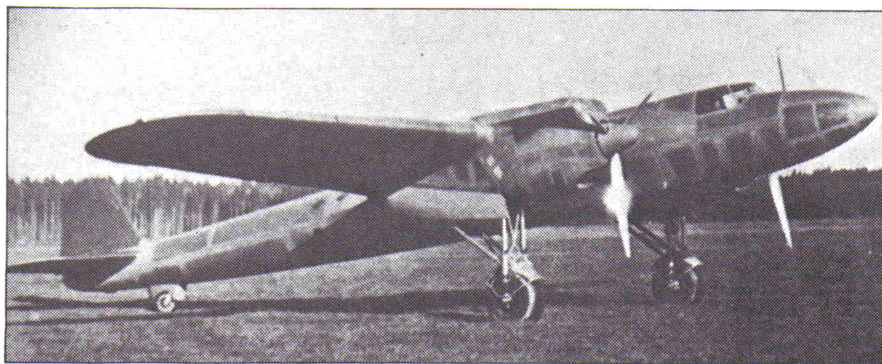
Výsledek lehké havárie Do 17E od Flugzeugführerschule (B) 16 na letišti v Ruzyni. Pod kabinou je znak školy. Foto: J. Zazvonil

Result of a brake failure of the Do 17E from Flugzeugführerschule (B) 16 at Prague Ruzyn. Clearly visible is the schools badge.



Do 17E ze stavu Aufklärungsgruppe 88, Legie Condor. Foto: Archív NTM

One of the Do 17E's belonging to Aufklärungsgruppe 88, Legion Condor.



První prototyp Do 17 V1 s původním uspořádáním ocasních ploch. Foto: AirEnthusiast

The Do 17 V1 in its initial configuration. Photo: AirEnthusiast

326 km/h, což představovalo na říjen 1935 velice slušný výkon.

19. září 1935 se do testovacího programu zapojuje třetí prototyp Do 17 V3 vybavený ale stejně jako V1 motory BMW VI 7,3, které tak nahradily nedostupné francouzské pohonné jednotky. Po namontování lafety KLs/A17 do zadního střeliště na hřbetě trupu sloužil zejména k odzkoušení 20 mm kanónu Borsig LB 204. Další změnou bylo vyosení hlavních podvozkových noh více vpřed, aby se tak zabránilo tendenci překlápět se na nos při prudším brzdění.

Od 30. října se do programu zapojuje opět V1 s již dvojitými ocasními plochami. Při jednom ze zkušebních letů v Erprobungsstelle Rechlin dne 21. 12., ale ztrácí motor a při pokusu o nouzové přistání je totálně zničen. Dle zvyku je za něj objednána náhrada Do 17 V1 Ers. Ersatz — náhradní, jenž při opuštění továrny v červnu 1936 dostal i stejná kódová písmena jako V1 D-AJUN.

To se ale již do zkoušek zapojují další předsériové stroje V4—V14 a přestavěný V2, který určuje vzhled budoucích sériových strojů. Změny spočívaly v zástavbě motorů BMW VI 7,3 a zejména v novém prosklení přídě a shromáždění celé osádky v přídi, později prosazované u většiny německých bombardérů. Obrana sestávala ze dvou kulometů MG 15 ráže 9,7 mm. Jednoho v zakrytém hřbetním střelišti na úrovni náběžné hrany křídla a druhého pro obranu spodní polosféry namontovaného ve výstřelné štěrbině spodní části trupu v úrovni horního střeliště.

Naproti tomu předsériové stroje V4, V5, V6 a V9 si zachovaly vzhled plánované civilní verze s neprosklenou přídí, zdvojeným řízením a třemi obdélníkovými okny na každé straně trupu. Přesto se ale k dopravě dostávaly velice zřídka, neboť i ony plnily náročné zkušební úkoly. Při jednom z měření rychlosti dosáhl V5 s přeplňovanými motory Hispano-Suiza 12Ykrs rychlosti 391 km/h, tedy vyšší než většina stíhaček té doby. V7, V8, V10 a V11 již představovaly konečnou podobu sériových Do 17E v bombardovací a Do 17F v průzkumné verzi. Nové motory Daimler Benz DB 6000 o vzletovém výkonu 1 050 k dostaly další předsériové stroje V12 a V13. Pouze V12 ale sloužil při vývoji těchto motorů, druhý letoun záhy obdržel kompletní fotografickou výbavu a spolu s V14, který měl opět motory BMW sloužil u Lichtbildsonderstaffel Rowehl (Fliegerstaffel Staaken). Tato jednotka mimo jiné proslula špionážními lety nad územím sousedních států, zejména Polska, Rakouska, ale i Československa.

Tím se dostáváme k sériovým strojům, jež začaly opouštět výrobní linky na přelomu let 1936—37. Jednalo se o bombardovací verzi Do 17E-1 a průzkumnou Do 17F-1, která se lišila odstraněním pumového zaměřovače a v pumovnici vypouštěcí zařízení nahradily fotokamery RB 10/18, RB 20/30 a RB 50/30 a samozřejmě další palivové nádrže. Obě verze se vyráběly souběžně nejen u Dornieru, ale i u licenčních producentů Henschel, Siebel a Hamburger Flugzeugbau. První dostala nové bombardéry I Gruppe/KG 153 v Merseburgu a I/KG 155 v Giebelstadtu a o něco později i II a III Gruppe/KG 153 ve Finsterwalde a Altenburgu a II a III Gruppe/KG 155. Dalšími jednotkami, jež dostaly Do 17E byly KG 252 a KG 255. Průzkumné Do 17F se udomácněly nejdříve u dálkozvědné Aufkl. Gr. (F)/122, později přeznačené na Aufkl. Gr. (F)/22. Jisté množství strojů se dostalo i k jiným leteckým útvarům, kde sloužily společně s ostatními typy.

Snahou velení Luftwaffe bylo okamžité vyzkoušení nových zbraní v boji, a ideální příležitost se vyskytla ve Španělsku, kde zuřila občanská válka. Navíc se ukazovalo, že stávající typy na modernější letouny republikánů nestačí.

Z nových bombardérů byla vytvořena experimentální letka — Versuchsbomberstaffel sestávající ze čtyř Do 17E, čtyř He 111B a čtyř Ju 86D. Ty se do Španělska dostaly lodí a ke konečné montáži došlo na sevilském letišti Tablada, kde se také stávají součástí bombardovací jednotky K/88 vyzbrojené v té době ještě Ju 52/3 m jako její 4.VB/88. Křest ohněm prodělaly 31. 3. 1937 při náletu na Jarinto, kde je doprovázely nové Bf 109B od 2.J/88. Další stroje se do Španělska dostávaly i formou přeletů přes Itálii, což potvrzuje nález letového deníku u posádky prvního sestřeleného stroje Do 17 dne 18. 4. pilotovaného Oblt. Hansem Sobotkou, který padl za oběť Felipe del Riovi s jeho I-15 nad Bilbaem.

S postupným přezbrojením K/88 letouny He 111B se zbylé Do 17 přesouvají k průzkumné A/88, s kterou ale dosti často plní čistě bombardovací úkoly.

Zkušenosti získané u Legion Condor jsou vyhodnocovány a v co nejkratším termínu zapracovávány do výroby. Rozdíly mezi dalšími verzemi E-2 a E-3 stejně jako F-2 a F-3 jsou minimální, zejména ve vnitřním vybavení. Postupně jsou ale z výrobní linky stahovány jednotlivé kusy, dostávají prototypové označení a slouží jako základ pro další úpravy. Pro další vývoj jsou velice důležité Do 17V18 a Do 17V19, na kterých se zkoušely motory BMW 132F a Do 17V20 a Do 17V21 s motory Bramo Fafnir 323. V obou případech se jednalo o vzduchem chlazené hvězdicové devítiválce.

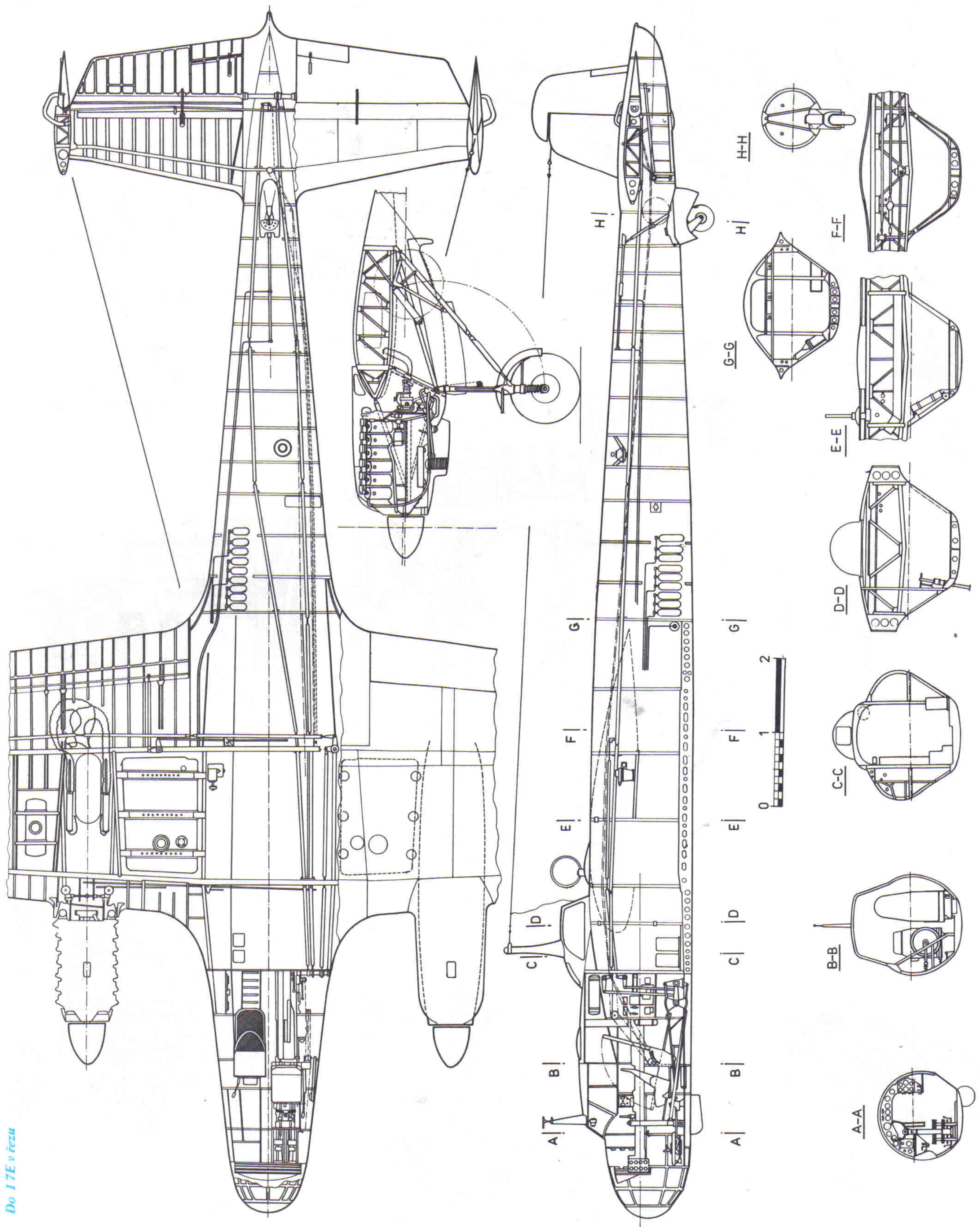
Nakonec byly pro bombardovací verzi Do 17M zvoleny motory Bramo Fafnir a pro průzkumné Do 17P BMW 132. Další změny spočívaly v odstranění plátěného potahu spodní části křídel a jeho nahrazení Duraplatem, použití elektro-mechanického zatahování podvozku, odledovacího zařízení náběžných hran křídel a instalace částečné ochrany křídelních palivových nádrží.

První prototyp označený Do 17MV1 ale dostává motory DB 600 a nedlouho na to dokonce nové DB 601A s přímým vstřikem paliva do válců, s nimiž dosahuje rychlosti až 42 km/h. Díky tomu se stává hvězdou leteckých závodů v Curychu roku 1937, kde za sebou nechává všechny stíhačky soupeřících států. Přesto ale nepanovala s novou verzí M úplná spokojenost, neboť ta nepředstavovala přílišný pokrok v oblasti ochrany proti stíhačům. Proto se intenzívně pracovalo na jejím nástupci.

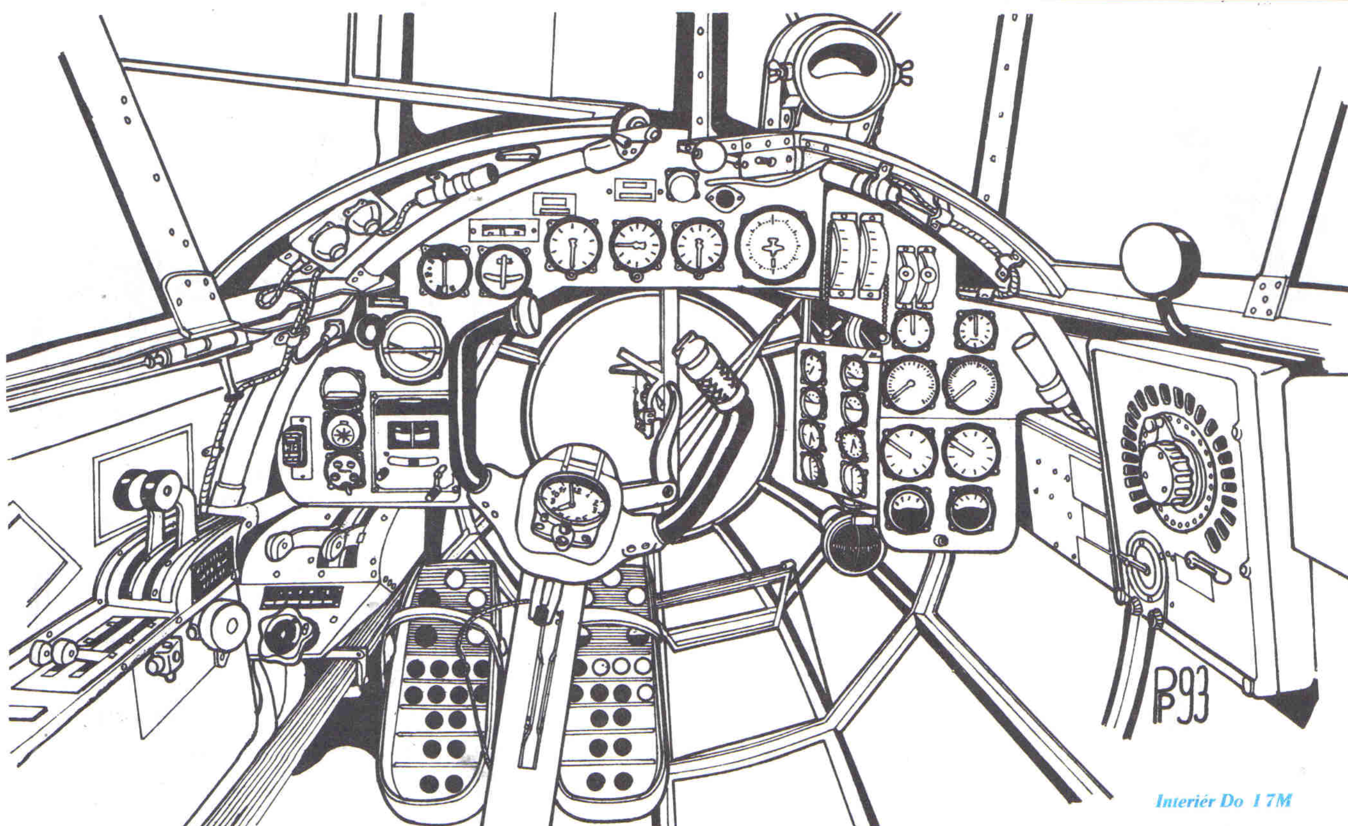
Do 17E



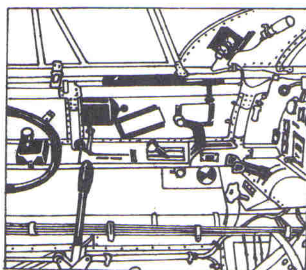
M 1 : 100



Do 17E v řezu

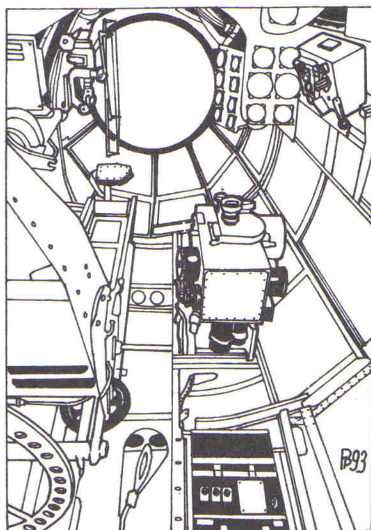


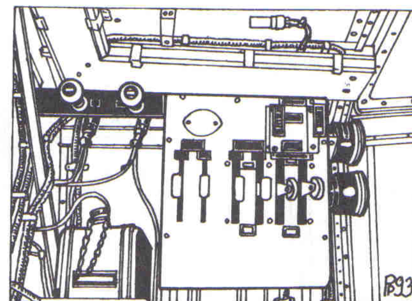
Interiér Do 17M



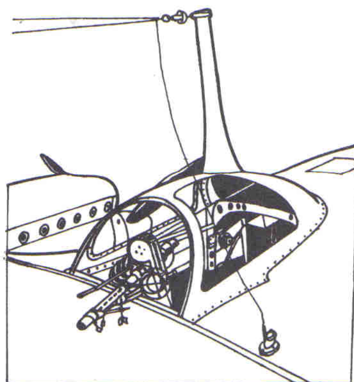
Levý boční panel

Vpravo: umístění zaměřovače Lofte C 7/A

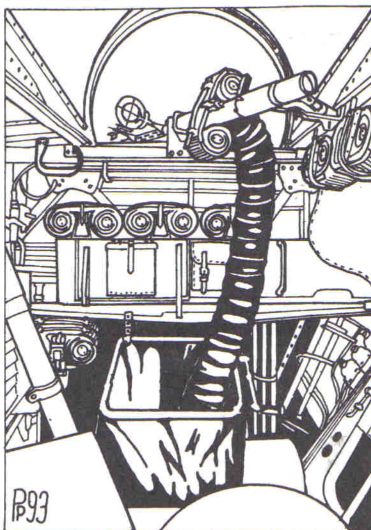


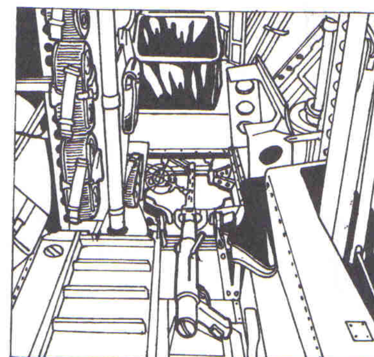


Levý panel za sedačkou pilota

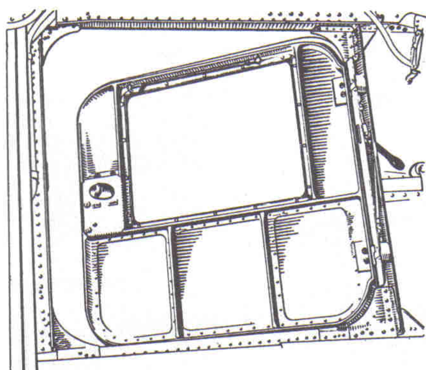


Nahoře a vpravo: hřbetní střeliště s kulometem MG 15



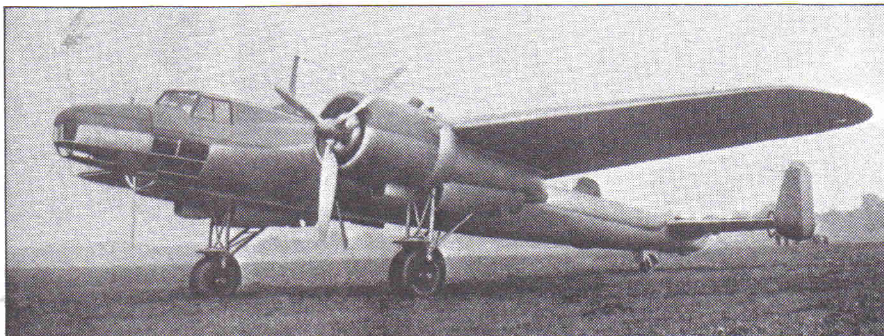


Nahoře: spodní střeliště s kulometem MG 15



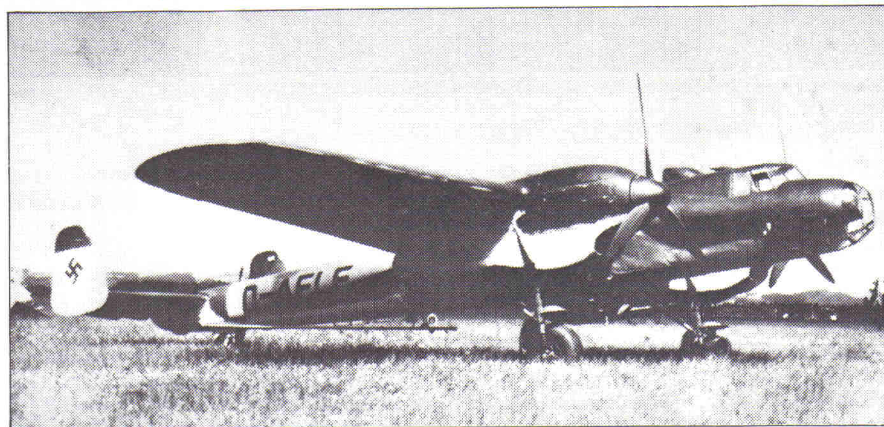
Detail zadních dveří u verzí E až P. Archív NTM v Praze

The rear door entrance of the type E throu P.



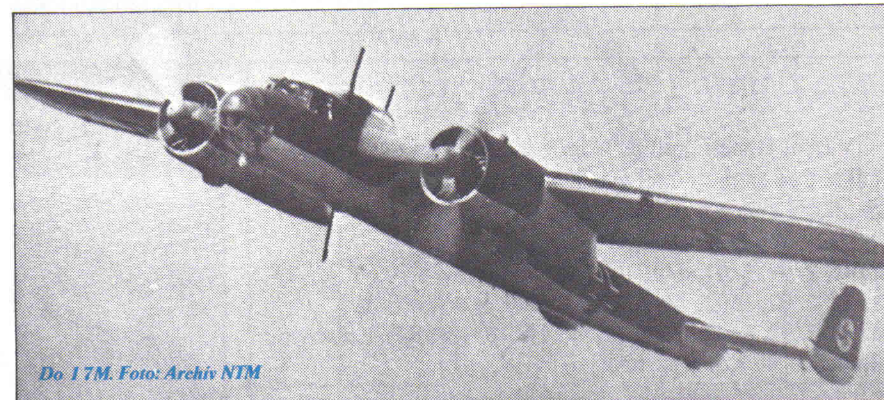
Do 17K stavěný pro Jugoslávské královské letectvo. Foto: Archív NTM

The Do 17K built for the Jugoslavian Royal Air Force.



Do 17M V1 po přestavbě. Zde je zachycen v r. 1942 na základně Fiesten při testech vlekání na tyči. Foto: J. Zazvonil

The Do 17M V1 fited with new hemispherical nose seen during the rigid pole trials at Fiesten in 1942. Photo: J. Zazvonil

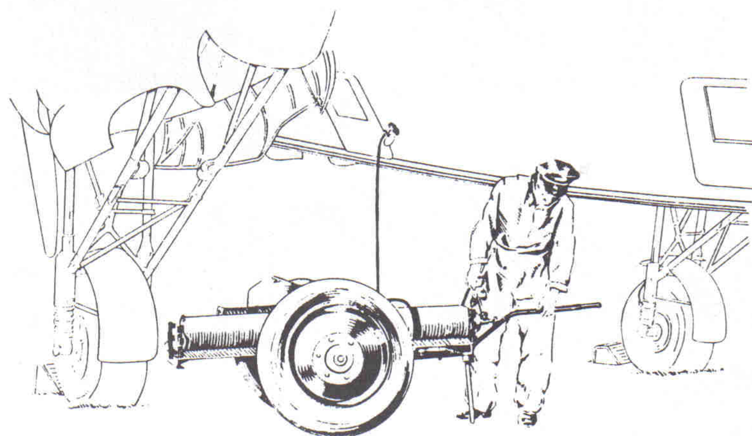


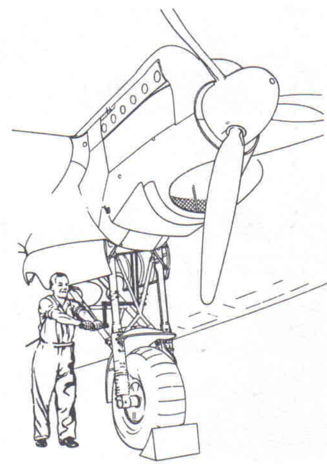
Do 17M. Foto: Archív NTM

Naproti tomu dobré zkušenosti s použitím Do 17 v roli průzkumného stroje ve Španělsku otevřelo dveře sériové výrobě Do 17P. Celkem bylo vyrobeno 330 kusů pro průzkumné jednotky v továrnách Henschel, Siebel a Hamburger Flugzeugbau. Mimo motoru BMW 132N o vzletovém výkonu 865 k se hlavní změnou stalo zvýšení zásoby paliva na celkových 2 120 l, neboť i instalace kamer zůstala zachována z verze F. Tou dobou byly vyrobeny další čtyři průzkumné stroje Do 17R, které byly speciálně odlehčeny a díky motorům DB 601A dosahovaly neuvěřitelné rychlosti 532 km/h a doletu 2 250 km. Několikrát měli tu čest se s nimi seznámit i naši piloti, byť ze značné dálky. Organizace naší protivzdušné obrany ani používané stíhačky AVIA B-534 nedávaly šanci na úspěšný zásah. Všechny čtyři létaly s civilní imatrikulací D-AORT, D-ARZI, D-ATJU a D-AWIS.

Na podzim 1938 se dostalo deset průzkumných Do 17P k Legion Condor, aby nahradily značně opotřebované Do 17E a F. Ty totiž létaly i několik akcí denně v době aragonské ofenzívy vojsk gen. Franka v březnu 1938. Základnou jim bylo letiště Buñuel-Tudela, odkud přelétly na podporu dalšího nástupu, tentokrát podél středozemního pobřežního pásu ve směru na Valencii v druhé polovině dubna. Zde byl ale postup značně zpomalován a navíc se jednotky republikánů začaly shromažďovat u řeky Ebro jižně od Mirabetu, což sice průzkumné dorniery objevily, ale generalita s očima upřenýma na Valencii nebrala příliš vážně. Teprve zahájení útoku 25. 7. 1938 je přinutilo k akci. A/88 je se svými Do 17 rozdělena na letiště Buñuel-Tudela, severozápadně od Zaragozy a La Cenia. Shodou okolností ztratila A/88 oba stroje v okolí řeky Ebro. První pilotoval Unteroffizier Willi von der Driesch, který se s ním zřítil po zásahu PL dělostřelectvem, počátkem dubna, 3 km jihozápadně od města Artesa. K druhé ztrátě došlo 5. srpna, když Do 17F, pilotovaný Oberfeldwebelem Mende ukončil svůj let přímo v řece Ebro. Opět po zásahu PL dělostřelectvem.

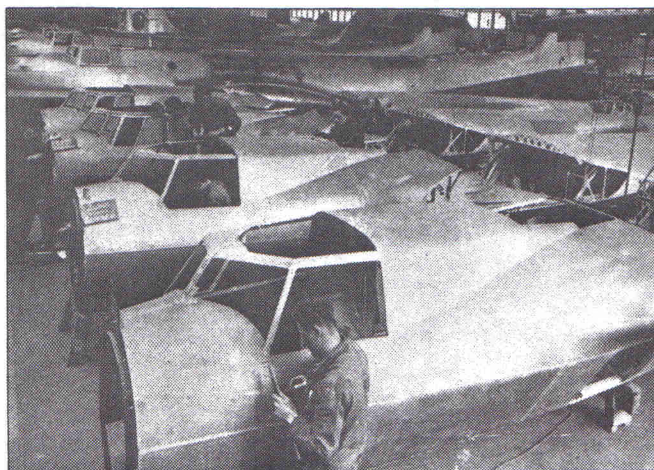
V průběhu srpna také došlo k předání prvních Do 17 nacionalistům, kteří z nich vytvořili





Vlevo startování verzí E a F pomocí tlakových lahví a vpravo ručně pomocí setrvačníku. Archív NTM v Praze

Staring of the E and F versions: on the left by pressure air, and on the right manualy with the aid of a flywheel.



Pohled do výrobní haly firmy Dornier na montáž Do 17, Do 24 a Do 18. Foto: Archív NTM

The Dornier aircraft factory with Do 17's, Do 24's and Do 18's during essembly.



Do 17F od KG 4 za letu v roce 1938. Foto: Archív NTM

The Do 17F from KG 4 in 1938.

grupo 8-G-27 na letišti v La Cenia. Zpočátku jsou posádky smíšené, než bylo ukončeno přeškolení Španělů na nový typ, který si nazvali Bacalaos (druh mečouna). Celá jednotka byla přičleněna k K/88 pod německé velení. Poslední velkou operací se stala ofenzíva na Barcelonu, která začala 23. 12. 1938. Na její podporu vzlétaly Do 17 opět k několika akcím denně, což mělo za následek, že koncem ledna 1939 zůstaly pouze dva Do 17E a dva Do 17P boje schopné. Přesto vykonávaly průzkumné a bombardovací lety až do posledních dnů konfliktu. Po skončení bojů zbylých 13 strojů přelétlo na letiště Logroño, kde je Legion Condor oficiálně předala španělskému letectvu.

V Německu mezitím běžela výroba 200 ks série Do 17M, která znamenala pouhý mezistupeň na cestě k druhé generaci Do 17. Ta se představila poprvé v prototypové formě 1. 3. 1938 pod označením Do 17Z V1 (D-ABVD). Hlavní změna spočívala ve zcela nové, bohatě prosklené kabině, která umožňovala větší možnosti při obraně proti nalétávajícím stíhačkám. Postupně se počet kulometů rozrostl až na šest. Po několika předsériových kusech Do 17Z-0 začala výroba sériových Do 17Z-1. Montáží nového motoru Bramo 323 P o vzletovém výkonu 1 000 k vznikla verze Z-2. Obrovskou změnou v koncepci se stalo vypuštění speciální průzkumné verze. Nadále měly tyto úkoly plnit upravené Do 17Z. Z části to bylo dáno i tím, že průzkumné jednotky byly vybaveny dostatečným počtem Do 17P, které vcelku vyhovovaly daným potřebám.

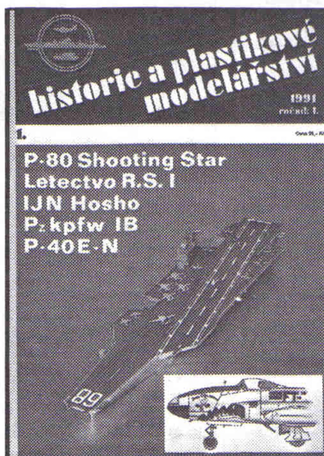
Dornier se samozřejmě jako každý výrobce snažil prosadit i na zahraničních trzích. Po úspěchu s Do 17K pro Jugoslávii, ke kterému se dostaneme později, postavil i exportní variantu Do 17Z. Vzorem byl Do 17S s řadovými motory DB 601. Zájem o nový stroj označený Do 215 projevilo mimo jiné i Švédsko. S blížícím se začátkem války ale Luftwaffe zakázala vývoz a sama je zařadila do výzbroje, zejména fotoprůzkumných jednotek a později i nočních stíhacích útvarů.

NABÍDKA STARŠÍCH ČÍSEL

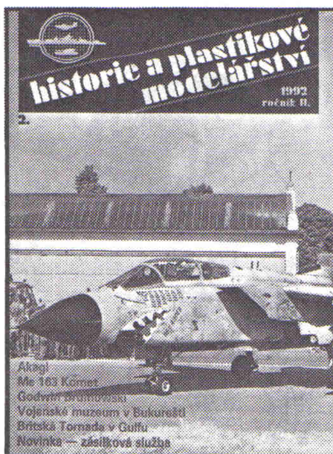
Vážení čtenáři, jestliže Vám z jakéhokoliv důvodu chybí některé ze starších čísel využijte této nabídky. V omezeném množství máme na skladě tyto čísla:

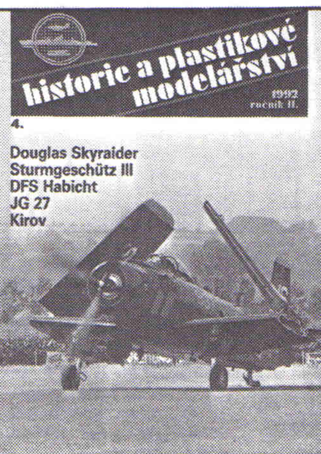
1/90 — 10 Kčs + poštovné
1/91, 2/91, 3/91, 4/91 — 15 Kčs + poštovné
1/92, 2/92, 3/92, 4/92, 5/92 — 20 Kčs + poštovné
6/92, 7/92, 8/92, 9/92, 10/92, 11/92 — 25 Kčs + poštovné
Speciál — 48 Kčs + poštovné

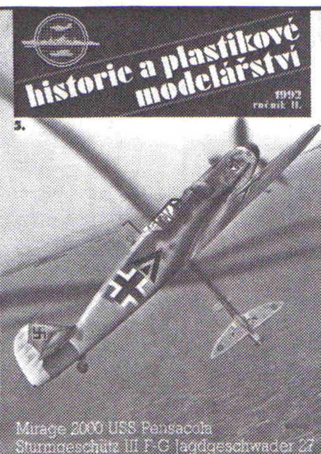
Objednávky směřujte na adresu redakce: Vydavatelství HPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10, nebo si je objednejte ve Vaší modelářské prodejně, které je rádi s nejbližší zásilkou pošleme, včetně poskytnutí rabatu.













Nové výsostné znaky bulharského letectva



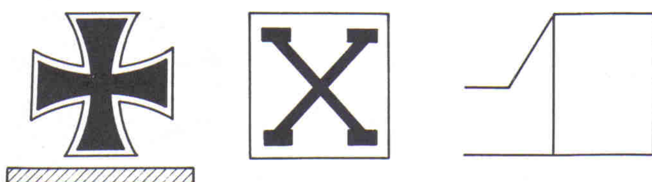
V polovině roku 1992 opustilo bulharské letectvo dosud používanou rudou hvězdu s malou kokardou uprostřed, která se používala od roku 1950. Na její místo nastoupila bíle lemovaná kokarda v národních barvách červená — zelená — bílá. Na snímku je vrtulník Mi 4 již s novým znakem.

New National Insignia of the Bulgarian AF

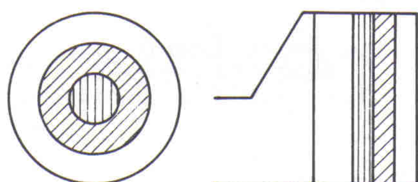
The Bulgarian Air Force has abandoned the red star with a small roundel in the center, which was in use since 1950. The new national aircraft marking is a white cut-rounded roundel in the national colours red — green — white. The photo shows a Mi 4 helicopter with the new marking.

Stefan Semerdjiev

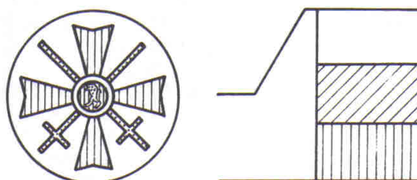
1915 - 1919



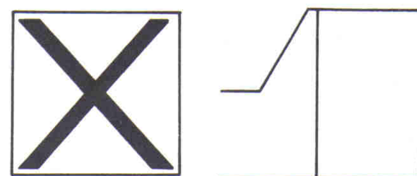
1920 - 1922



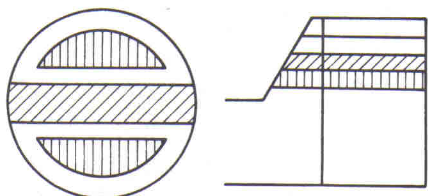
1937 - 1940



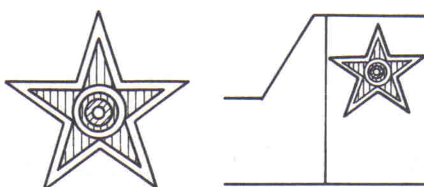
1940 - 1945



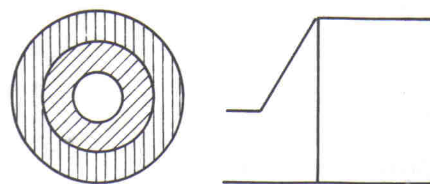
1945 - 1950



1950 - 1992



1992 -





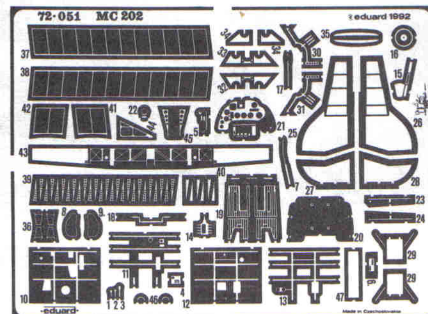




EDUARD Model Accessories

P. O. Box 17 , 434 01 Most

Největší nabídka kovových dílů
pro plastikové modely

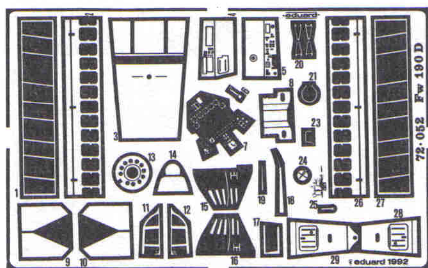


SADY PRO LETADLA V MĚŘÍTKU 1 : 72

Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
72 001	Su 25 K	68,–	72 002	German buckles	95,–
72 003	Mi 28	68,–	72 004	Soviet buckles	45,–
72 005	Su 27 UB	95,–	72 006	Mig 29	95,–
72 007	F 86 cockpit	68,–	72 008	F86 undercarriage	95,–
72 009	F 86 slats	95,–	72 010	Mi 8 rotor	95,–
72 011	Mi 8 exterier	95,–	72 012	Mi 8 interier	95,–
72 013	A5M 4 Cloude	95,–	72 014	F 104 exhaust	119,–
72 015	F 104	95,–	72 016	Texan flaps	68,–
72 017	Texan interier	119,–	72 018	Vampire FB 5	68,–
72 019	Vampire T 11	45,–	72 020	D4 Y2 Judy	119,–
72 021	D4 Y3 Judy	119,–	72 022	Japanese torpedo	68,–
72 023	Ki 61	95,–	72 024	Ki 100	95,–
72 025	B6N Tenzan	119,–	72 026	Chocks type A	68,–
72 027	Piper L4/J3	45,–	72 028	Spandau guns	45,–
72 029	Mig 29 UB	95,–	72 030	Chocks type B	68,–
72 031	Chocks type C	68,–	72 032	Wildcat cockpit	95,–
72 033	Wildcat undercarr.	95,–	72 034	Jak 3	95,–
72 035	SPAD	95,–	72 036	P 40 N	119,–
72 037	Albatros D V	95,–	72 038	P 47 D	119,–
72 039	P40E Kittyhawk	119,–	72 040	P40B Tomahawk	119,–
72 041	Ki 84 Frank	95,–	72 042	Ki 84 flaps	68,–
72 043	P 39 Airacobra	119,–	72 044	Bell X-1	68,–
72 045	Hellcat	95,–	72 046	Me 262 A	119,–
72 047	A10 Thunderbolt II	119,–	72 048	P 51 D	95,–
72 049	F4UI Corsair	119,–	72 050	G4M Betty	68,–
72 051	MC 202	119,–	72 052	Fw 190 D	119,–
72 053	Fw 190 A	119,–	72 054	He 219	119,–
72 055	Browning cal, 12.7	68,–	72 056	Germ. WWII radars	95,–
72 057	F 94 B Starfire	119,–	72 058	OH 6 D	68,–
72 059	Hurricane II	119,–	72 060	T-34 Mentor	119,–
72 061	AH 1 S	119,–	72 062	Sopwith Triplane	68,–
72 063	SM 79 interior	119,–	72 064	SM79 UC & torpedo	119,–
72 065	B 24 D	68,–	72 066	B 24 J	68,–
72 067	AH 1 W	68,–	72 068	AV8B/GR5 Harrier	119,–
*72 069	Fw190A Night Fight.	119,–	*72 070	Ju 88 A	119,–
*72 071	Me 110B/C	119,–	*72 072	Mosquito	119,–
*72 073	F 111E	119,–	*72 074	FB 111 A	119,–
*72 075	EF 111 A	119,–	*72 076	P 38 J Lightning	119,–
*72 077	Fiat G 50 bis	95,–			

SADY PRO LETADLA V MĚŘÍTKU 1 : 32

Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
32 001	German Buckles	95,–	32 002	F 104	95,–
32 003	Hurricane	95,–	32 004	Fw 190 D	95,–
32 005	Fw 190 flaps	119,–	32 006	Soviet buckles	95,–
32 007	Mig 29	95,–	32 008	USAF buckles	95,–
32 009	Mig 29 UB	119,–	32 010	P 51 D	119,–



SADY PRO LETADLA V MĚŘÍTKU 1 : 48

Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
48 001	Su 25 K	95,–	48 002	Mig 21 MF	119,–
48 003	Su 7	95,–	48 004	Soviet buckles	68,–
48 005	Spandau guns	68,–	48 006	German buckles	68,–
48 007	MS 406	119,–	48 008	F9F Panther	68,–
48 009	Hurricane II	119,–	48 010	Mig 17 F	95,–
48 011	Fw190 flaps	95,–	48 012	La 7	95,–
48 013	La 5	95,–	48 014	La5/7 flaps	95,–
48 015	P51D	95,–	48 016	Chocks type A	68,–
48 017	Hawker Typhoon	95,–	48 018	Pitcairn Autogiro	95,–
48 019	Chocks type B	68,–	48 020	Chocks type C	68,–
48 021	Piper L4/J3	68,–	48 022	A10 Warthog	119,–
48 023	Me 109 G	95,–	48 024	P 40 flaps	119,–
48 025	P 40 E	119,–	48 026	F6F Hellcat	119,–
48 027	A1D Skyraider	95,–	48 028	USAF buckles	68,–
48 029	F4U4 Corsair	95,–	48 030	F4U1 Corsair	95,–
48 031	Hughes 500	68,–	48 032	Fiat G50	95,–
48 033	Brewster Buffalo	119,–	48 034	Ki 84 Frank	119,–
48 035	Ki 84 Flaps	95,–	48 036	AH 64 Apache	119,–
48 037	F5E	119,–	48 038	UH1 B/C	119,–
48 039	F 16	119,–	48 040	Cessna O-1	119,–
48 041	Browning cal. 12.7	95,–	48 042	A5M Cloude	95,–
48 043	Fw190A	95,–	48 044	Fokker D VII	119,–
48 045	Se 5a	95,–	48 046	AV 8 B Harrier	119,–
*48 047	F5F Tiger II	119,–	*48 048	F/A 18 Hornet	119,–
*48 049	Cessna A37	119,–	*48 050	A7D Corsair II	119,–
*48 051	P 38 J Lightning	95,–	*48 052	F/A 18 Cockpit	68,–

SADY PRO BOJOVOU TECHNIKU V MĚŘÍTKU 1 : 35

Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
35 001	T 72 M	95,–	35 002	Willis Jeep	95,–
35 003	T 55	142,–	35 004	BMP 1	95,–
35 005	BMP 2	119,–	35 006	Churchill	119,–
35 007	T 62	142,–	35 008	Schwimmwagen	119,–
*35 009	M3 Bradley exterior	119,–	*35 010	SCUD 1 c exterior	119,–
*35 011	SCUD 1 c interior	119,–	*35 012	Sturmgeschütz VI	119,–

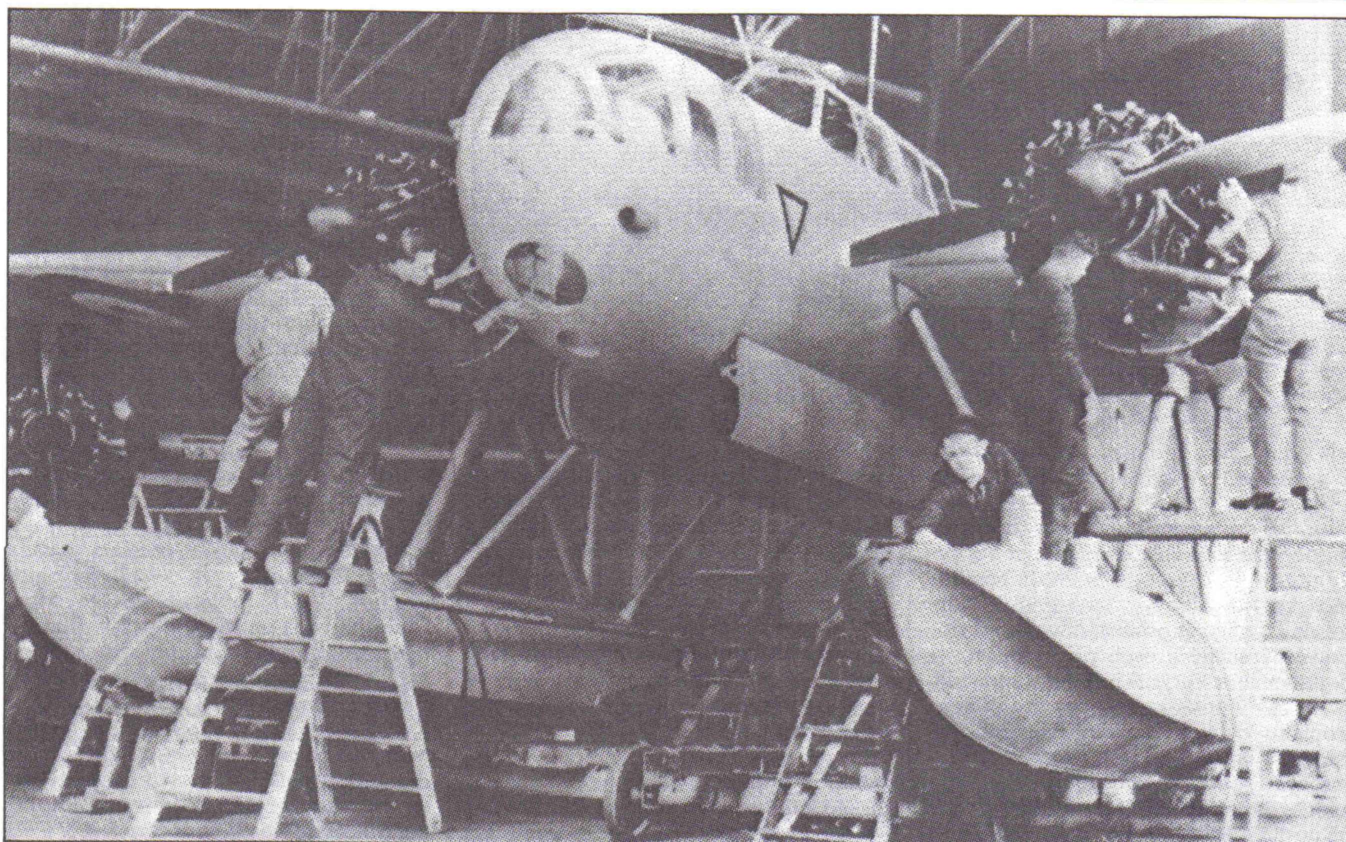
SADY PRO BOJOVOU TECHNIKU V MĚŘÍTKU 1 : 72

Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
T 72 001	Churchill	95,–	T 72 002	T 62	95,–

* novinky, které se budou vyrábět v prvním čtvrtletí 1993

Zásilkový prodej: ARTUR MODEL
CENTRUM, Brožovského 1121, 274 01 Slaný
a MODELIMEX, Slovenská 2648, 415 01 Teplice

Sáhněte po dokonalosti



T VIII w/G ošetřovaný ve službě u 320. squadrony.
Fokker T VIII w/G of the 320. (Dutch) Sqn serviced at Pembroke Dock.

Fokker T VIII

Ivo Pejčoch, Václav Janovský

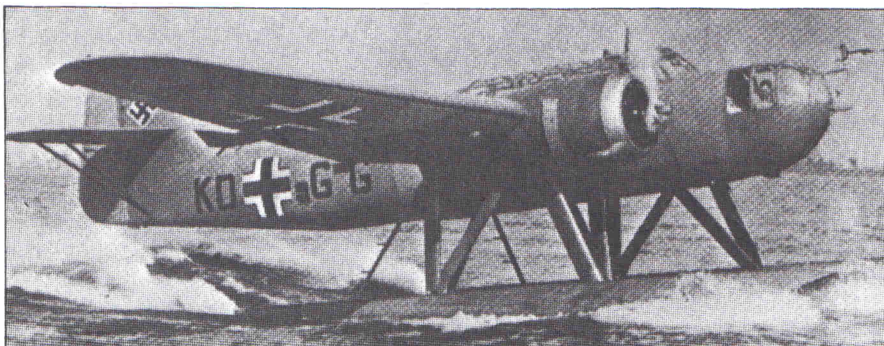
Třicátá léta ještě patřila k zlatému období holandského kolonialismu. Nizozemí potřebovalo pochopitelně k udržení a zabezpečení zámořského impéria poměrně silné námořnictvo. K němu neodmyslitelně patřilo námořní letectvo; protože Holanďané neměli dostatek prostředků na stavbu či nákup letadlových lodí, skládalo se z pozemních kolových typů, doplněných plovákovými hydroplány.

20. září 1938 byl admiralitou odsouhlasen projekt stavby bojových plovákových letounů, primárně určených k torpédovým útokům. Jejich operační základny se měly nacházet v evropské části holandského království. Bez stavby prototypu v továrně Fokker vzniká první sériový stroj označený T-VIII, na trupu *nesl vojenské imatrikulační* znaky *R-1.* 27. února 1939 se plovákové letadlo dostává poprvé do vzduchu, pilotováno zkušeným letcem T. H. „Hidde“ Leegstrou. Počáteční testy probíhaly na základně Schellingwoude u Amsterodamu. Následoval zkušební program, probíhající v oblasti mezi Den Helderem a ostrovem Texel. Námořníci stroj oficiálně přejímají do služby 25. dubna 1938, záhy je následován dalšími čtyřmi z první pětikusové objednávky, určené k ochraně námořních základen. Zpočátku létaly z báze De Mog na ostrově Texel v rámci zácviku osádek a testů v operačních podmínkách. Výsledky byly akceptovány celkem kladně, T-VIII se chovaly dobře ve vzduchu i na vzduté hladině, piloti vyslovovali s novým typem uspokojení.

Plné označení původní verze znělo T-VIII W G, kde písmeno G znamenalo Gemengd, tedy smíšený. Vyjadřovalo technologické zpracování draku, vzešlého z kanceláře Fokkerova šéfkonstruktéra ing. W. Belingema. Přední část byla plně celokovová včetně potahu, střední celodřevěná a zadní se vyznačovala celodřevěnou konstrukcí s dvěma čtvercovými nosníky. Potah tvořila bakelizovaná překližka, křidélka měla ocelovou kostru z trubek a plátěný potah, duralové přistávací klapky se táhly od křidélek až k trupu. Pevné části ocasních ploch byly z duralu, pohyblivé kombinovalo svařovanou konstrukci z ocelových trubek s plátěným potahem. Přistávací zařízení představovaly dva celokovové plováky se stupněným kýlem a šesti vodotěsnými komorami. K trupu a motorovým gondolám byly přichyceny pomocí vzpěr tvaru písmene N. Dva motory Wright R-975-E3 Whirlwind, vzduchem chlazené devítiválce, dávaly startovní výkon 450 koňských sil každý, ve výšce 500 metrů pak výkon pohonných jednotek dosahoval 420 koňských sil. Hlavňovou obrannou výzbroj zastupovaly dva kulomety Browning FN ráže 7,9 mm, jeden pohyblivý v zadní části kabiny a druhý pevný, ovládaný pilotem, v pravé přední části trupu. Ofenzívní výzbroj se skrývala v trupové pumovnici, šlo především o torpédo, které v případě potřeby mohly nahradit tři 250 kilogramové bomby. Tři muži osádky se skládali z pozorova-



2. května 1939 byl předán druhý stroj označený R-2. Zde je zachycen těsně po aplikaci nových znaků v druhé polovině roku 1939.
The second machine coded R-2 was delivered on 2 May 1939. Here are the newly applied national insignie used from the mid 1939.



První T VIII w/C vyrobený podle finské zakázky nakonec převzala Luftwaffe.

The first of two Fokker T VIII w/C made under Finnish specifications was later ferried to Germany and his ultimate fate remains unknown.

tele (plnícího i funkci bombometčíka a navigátora) v prosklené přídi, pilota a radisty (kulometčíka) v hřbetní kabině. Pilot měl svou sedačku na předku kabiny mírně vyosenou vlevo, aby kolem něj bylo možno procházet do prostoru bombometčíka. Při dálkových letech někdy startovala čtyřčlenná osádka, naopak při dopravě význačných osob při evakuaci, za dopravních a kurýrních letů se zpravidla počet členů posádky snížil na dva. V centroplánu byly instalovány dvě palivové nádrže o obsahu po 600 litrech, vně motorových gondol se nacházely další menší nádrže o kapacitě 270 litrů na každé straně nosné plochy.

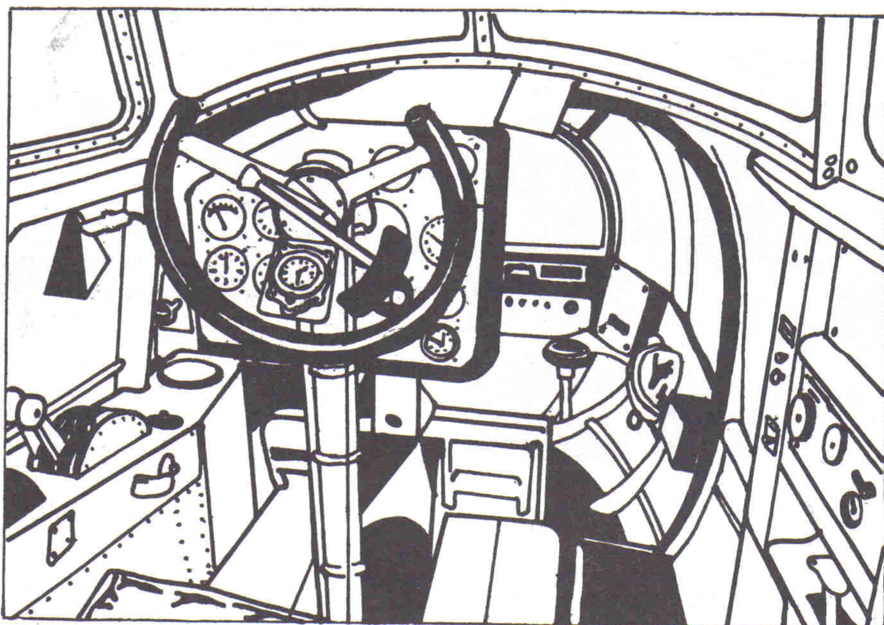
Vzhledem k rapidně se horšící mezinárodní politické situaci Holandsko vyhlašuje 28. srpna 1939 mobilizaci, pouhé čtyři dny nato je přepadeno Polsko. Fokkery T-VIII jsou z bezpečnostních důvodů redislokovány na různé základny, nacházející se na sladkovodních jezerech. Jeden stroj zůstává na De Mog a pokračuje ve výcvikovém programu, čtyři další nacházejí první útočiště na jezeru Brassemermeer na půli cesty mezi Rotterdamem a Amsterodamem. Zde drží stálou hotovost a každé ráno jeden vzlétá na patrolu. V důsledku nedostatečného počtu torpéd létají s bombami. Při objevení narušitele výsostných vod se jej pouze snaží zastrašit otevřením pumovnice. 13. září 1939 je stroj s imatrikulací R-5 osm kilometrů severně od ostrova Ameland napaden německým plovákovým bombardérem Heinkel He 115 a sestřelen. Posádku zachraňuje létající člun Dornier Do18 a odváží ji k internaci do Německa. Po výměně diplomatických nót se Němci omluvili a propuštění letci se po několika dnech dostali zpět domů. Němci tvrdili, že posádku Heinkelu zmýlily holandské výsostné znaky, které byly omylem pokládány za britské či francouzské. Výmluva z této provokace to byla dosti průhledná, neboť ani Francouzi, ani Angličané tehdy podobný letoun neprovozovali. Nicméně Holanďané z incidentu vyvodili důsledky a aby zabránili opakování, záhy změnili tvar svých výsostných znaků. Nyní je tvořil oranžový trojúhelník s černým orámováním.

S příchodem zimy v prosinci zamrzá jezero Brassemermeer a 17. prosince všechny T-VIII přilétají na De Mog. I mořská voda na základně však díky silným mrazům mění skupenství v pevné a hydroplány jsou až do jara vyřazeny z akcí. Jejich roli v tu dobu přejaly kolové Koolhoveny FK 51. Po oblevě se T-VIII opět přesouvají na jezera, tehdy jsou již dokončeny další čtyři kusy z následné devatenáctikusové objednávky, dostávající imatrikulaci R-6, R-7, R-9 a R-11. Celá

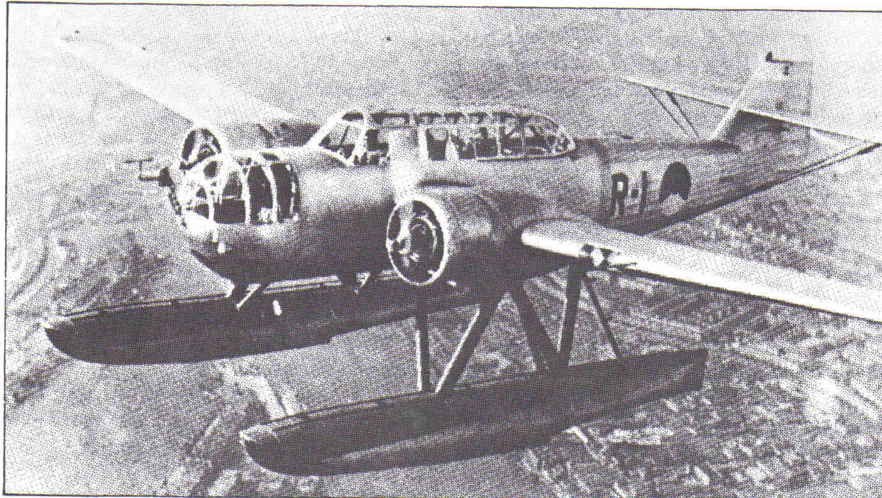
série měla nést označení R-6 až R-22. Z R-1 až R-4 se stává jednotka Groepenvliegtuigen 2, neboli GVT-2, další čtveřice vytváří GVT-4, která má základnu na jezeře Westeindermeer poblíž Schiphoolu.

V předvečer německého útoku, 9. května 1940, získává vojenský atašé v Berlíně major Sas od plukovníka Abwehru Hanse Ostera zprávu o nadcházejícím úderu. Zpráva se obratem dostává do Haagu, nazítří ráno ji masívní nástup německých sil potvrzuje. Vojenští představitelé nařizují vyčlenit část letadel pro evakuaci významných osob a tajného materiálu ze země. GVT 2 se má soustředit na základně Scheveningen, kde je však R-1 záhy vážně poškozen stíhači a musí se odebrat k Fokkerovi na opravu. R-3 uniká střelám německého pilota, zřejmě nováčka za řízením Bf109 a zamíří do Londýna. Na jeho palubě se nachází ministr zahraničí Van Klefens s manželkou, státní sekretář pro kolonie Walter a další úředník ministerstva zahraničí. Pilot poručík Van Loonen ve vzduchu zjišťuje, že vzhledem k utrpěným poškozením do Londýna nedoletí a přistává proto v Brightonu. V tu dobu se na Scheveningen přesunují R-2 a R-4. R-4 se stává obětí německých stíhačů a posádka zahyne, těžce poškozený R-2 přistává u pobřeží a před příchodem německých parašutistů, vysazených z Ju52, jej statečná holandská posádka vyhazuje do povětří. GVT-2 tak přestává prakticky během jediného dopoledne existovat. GVT-4 startuje již ráno k průzkumným akcím a monitorování pohybu německých sil v prostoru okolí přístavu Stavoren na východním pobřeží jezera Isselmeer. Za základnu jejím T VIII sloužila báze Kudelstaart, kde byly hydroplány dokonale skryty u břehů jezera pod obrovskými listnatými stromy. Pozici GVT-4 se letounům Luftwaffe nepodařilo vůbec objevit.

Následujícího dne probíhají nutné opravy a z T VIII nevzlétá ani jediný. Dalšího dne, 12. května, se připojuje k GVT-4 vítaná posila v podobě narychlo zkompletovaných nových strojů R-8 a R-11, na nichž Fokkerovi dělníci pracovali dnem i nocí. Zároveň je rozhodnuto opakovat vzdušný průzkum z 10. 5. Nyní jsou Němci objeveni již ve Stavorenu s přepravní lodí, připravenou k vyplutí s výsadkem do Nord-Holandu. Rychle přivolané holandské hlídkové lodi zničí přepravní plavidlo palbou palubních zbraní. Odpoledne 13. května je již jasné, že rychle se hroutící odpor holandských vojsk není pro wehrmacht velkou překážkou a letectvo dostává příkaz k urychlené přípravě na odchod z vlasti. Evakuace je vyhlášena ještě v noci a za rozbřesku míří všechny T VIII včetně narychlo opraveného R-1 do Francie. Shodou okolností a bez zpřesňujícího rozkazu se všechny letouny námořních sil setkávají v Cherbourghu. T VIII následující dny hlídkují nad francozským pobřežím a výsostnými vodami. 20. května dorazí do Cherbourghu technická komise, která rozhodne o okamžité modifikaci pumovnic T VIII pro instalaci francouz-

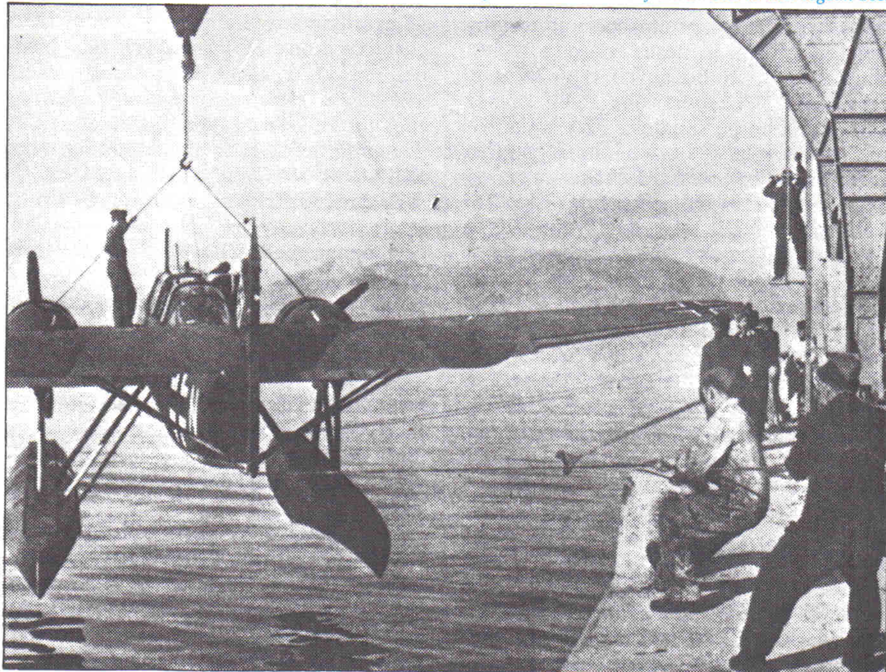


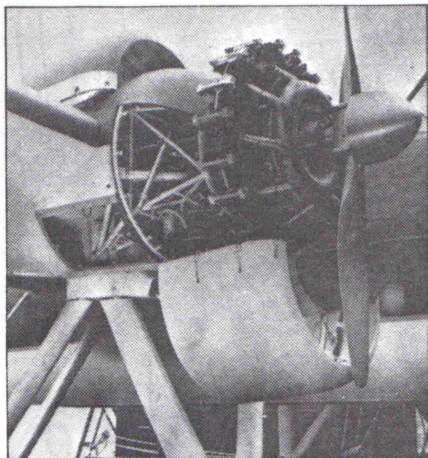
Detail pilotního prostoru Fokkeru T VIII w.
Cocpit layout of the Fokker T VIII w.



První vyrobený Fokker T VIII w/G v letu. △
The first produced Fokker T VIII w/G in flight.

Jeden z Fokkerů sloužících u SAGr 126 v Egejském moři.
▽ *One of the Fokkers used by SAGr 126 in the Aegean See.*





Detail pravého motoru Wright Whirlwind u T VIII w/M.

Starboard Wright Whirlwind engine of the T VIII w/M in detail.



Druhý T VIII w/C byl vybaven zpočátku kolovým podvozkem dle přání Finů. Později i on dostal plováky a jeho stopa končí společně s prvním strojem v Německu.

The second T VIII w/C was fitted with a wheel undercarriage, but flew only with floats.

ských 250 kilogramových bomb. 22. května pak přichází rozkaz k náletu na Dieppe. Holanďané však právem cítí, že hroutící se francouzské velení je bez špetky rozmyslu a slitování posílá na zbytečnou a jistou smrt. Stíhací doprovod nebylo možno zajistit, navíc chybělo střelivo do kulometů Browning FN i padáky. Naštěstí se těsně před startem objevuje poručík Bakker z narychlo utvořeného velitelství holandských námořních sil v Londýně, který rozhoduje o bezodkladném odsunu do Anglie. Francouzští důstojníci jsou s tím srozuměni, avšak trvají na náletu na Dieppe, po němž mají T VIII zamířit rovnou k britským břehům. Nanejvýš rozhořčeni Holanďané okamžitě po startu odhazují bomby do vod cherbourské zátoky a nasměrují své letouny na kurs do britského Claschotu. Zde všichni bez potíží přistávají a vytvářejí se svými osmi T VIII 320. holandskou squadronu RAF. Jde o vpravdě historický okamžik, neboť vzniká první zahraniční letecká jednotka v rámci RAF za druhé světové války. Fokkery T VIII jsou z holandských námořních letadel jako jediné přijaty do britské výzbroje, ostatní nejsou uznány bojeschopnými. Z pestré směsice těchto starších a opotřebovaných typů je záhy postavena 321. squadrona RAF rovněž s holandským personálem. 320. squadrona patrolovala v oblasti Jihozápadních přístupů a nad vodami Irského moře, od 20. června rovněž eskortuje námořní konvoje. T VIII také dostávají britské identifikační znaky. 26. července pilot AV-964 ztrácí při návratu z hlídky nad strojem bez zjevné příčiny vládu a zřítí se i s dalšími třemi muži posádky do hlubin Irského moře. Přesně za dva měsíce, 26. září, dochází k další tragédii. AV-963 se nevrátí z patroly, na níž prokazatelně nemohl přijít do styku s protivníkovým letectvem. Katastrofa je dodnes neobjasněna, ale tehdy vyvolala šetření odborné komise, která došla k závěru, že v určitých režimech letu Fokker T VIII ztrácí na účinnosti směrového kormidla. Tento defekt nebyl při výrobě během nuceně krátkých zkoušek odhalen. V září musí být dva T VIII vyřazeny a použity jako zdroj náhradních dílů, které se již zoufale nedostávaly. Šlo o AV-949 a AV-962. Vzhledem k velkému opotřebování jsou T VIII po odlétání 141 bojové akce 28. listopadu přelétnuty do Felixtownu, zde odzbrojeny a uloženy. AV-958 během přeletu došlo palivo a pilot De Bored s ním musel přistát na poli, čímž stroj zcela odepsal. Naštěstí posádka vyvázla bez úhony na zdraví. Nějaký čas se uvažovalo o odeslání zbývající trojice do Holandské východní Indie lodí, ale vzhledem k opotřebování letounů a celkovému špatnému stavu to nepřichází v úvahu. V červnu 1941 byly tedy sešrotovány, stejně jako Short Mercury, používaný zprvu 320. squadronou k výcviku. Od října 1940 se jednotka přeškolovala na kolový typ Hudson.

Po obsazení Fokkerovy továrny padly Němcům do rukou zbylé rozpracované T VIII W G z devatenáctikusové zakázky, dále dvanáctikusová série T VIII W/M ve stadiu přípravy výroby a dva exportní W/C, určené Finsku. Zastavme se nejprve u nich. Byly to celkově rozměrově zvětšené stroje s motory Bristol Mercury o výkonu 890 koňských sil, objednané již 11. 1. 1939. Vyznačovaly se celokovovou konstrukcí a mohly plováky zaměnit za kola či lyže. Začátkem války je námořnictvo zabavilo a zařadilo jako R-37 a R-38. Tehdy byly hotovy z 98 a 78 procent. Někdy se uvádí, že druhý stroj, postavený na kolovém podvozku, nesl označení T VIII W/L (Land), ale zde šlo pouze o interní pojmenování, používané toliko ve výrobním závodu. Němci je nechali dokončit pod kódy KD+GG (první start 19. 8. 1940) a KD+GH, což bylo kolové provedení. S ním proběhly pouze pojížděcí zkoušky, po nichž i on dostal plováky. Až 14. dubna a 14. července 1942 je nechali dopravit do Německa, kde další stopy po nich končí.

R-12 byla dokončena jako KD+GB a testována v Erprobungstelle Travemünde mezi 8. červnem a 21. listopadem 1940. Na základě úspěšných výsledků zkušebního programu je objednáno dokončení všech W/G i dvanácti modernizovaných W/M. M zde znamenalo Metal a nasvědčovalo, že jde o celokovovou variantu. 15. dubna 1941 je postavena Seeaufklärungsgruppe 126 pod velením Oberleutnanta Hermanna Kaisera, jejímiž úkoly je hlídkování v oblasti východního Středomoří a Egejského moře v rámci X. Fliegerkorpsu. Většinou používala základen Salamanka u Athén a Kevalla na pobřeží Egejského moře. Vedle patrolové činnosti se zabývala i kurýrními a dopravními koly. Provoz ztěžoval nedostatek náhradních dílů a sabotáže u Fokkera. Situaci nezlepšila ani dodávka verze W/M. První kus této varianty označený KG+GQ se dokonce k Luftwaffe ani nedostal, neboť v noci z 5. na 6. května 1941 se jej podařilo poručíku Govertu Steenovi ukrást a přelétnout do Anglie. Autor tohoto husarského kousku se v závodě delší čas skrýval pod falešným jménem, které jej ochránilo před deportací do zajateckého tábora. Šílenou odvahu holandského vlastence dokresluje fakt, že vzlétal v noci z nepřátelského území na letounu, jehož pilotáž neznal. Poručík totiž do té chvíle plovákový letoun nikdy nepilotoval. Na palubě s ním byli další tři odbojáři z Fokkerovy továrny, jeden zkušený technik mu radami pomáhal neznámý stroj ovládat. Několikrát se v Británii uvažovalo o jeho využití při dopravě tajných agentů do Holandska a zpět, ale vždy těsně před akcí došlo k jejímu odvolání. Jedinou takovou operaci tedy provedl starý AV-961 17. října 1940, kdy s ním posádka přistála u břehů obsazeného Holandska. Nečekal zde však holandský agent, ale silné uskupení Němců, neboť došlo k provalu této tajné akce. Holandské letce tehdy přivítala silná palba z pevniny i z moře, kde čekaly hlídkové čluny. Chladnokrevný nizozemský pilot stroj v dešti střel obrátil a s plným plynem se mu jej podařilo zvednout a zmizet. Po přistání napočítali mechanici v trupu čtyřicet průstřelů nejrůznějších kalibrů. Celokovový stroj nakonec následoval své starší bratry a v roce 1943 skončil ve šrotu.

Po tomto odbočení se opět vraťme

Tabulka takticko-technických dat

Typ	Pohonná jednotka o výkonu (k)	Rozměry (m)			Hmotnost (kg)		Rychlost km/h		Dolet km	Výzbroj
		rozpětí	délka	výška	prázdná	max.vzlet	max.	cestovní		
TV III w/GaM	Wright R-975-E3 Whirlwind, vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec 450 max. vzlet.	18,00	13,00	5,00	3 100	5 300	285	220	2 750	2× kulomet FN-Browning ráže 7,9 mm 600 kg bomb, nebo jedno torpédo v pumovnici
T VIII w/C	Bristol Mercury XI vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec 830 max. vzlet.	20,00	14,83	5,40	4 525	7 000	358	267	1 700	3× kulomet FN-Browning ráže 7,9 mm 750 kg bomb, nebo jedno torpédo v pumovnici

k německé jednotce SAGr 126, vedle T VIII u ní létá i několik kolových bombardérů Heinkel He111 a plovákových strojů Arado Ar196. 20. září 1942 se z ní stává III. Grupe KG 100, aby v únoru 1943 opět změnila označení na původní SAGr 126. Téhož roku také musí pro provozní obtíže a nedostatek náhradních dílů přestat provozovat vcelku oblíbené T-VIII, které končí na šrotišti. SAGr 126 je plně nahradila Arady Ar196.

Popsaný stroj s bohatou operační historií přes poměrně malý počet vyrobených kusů se zapsal do dějin i kuriózní situací, kdy jej provozovaly obě hlavní válčící strany v západní Evropě. Přes svou atraktivnost a zajímavé elegantní tvary bohužel nenadchl žádnou modelářskou firmu, aby jej pojala do svého výrobního programu jako plastikový kit. Zájemce se tedy musí shánět po vacuformech či epoxidových odlitcích nevalné kvality. Pokud je autorům článku známo, nezachoval se do dnešních dnů ani jediný T-VIII a zřejmě ani žádné větší torzo nebo konstrukční sestava.

R-1	5609	AV958
R-2	5610	—
R-3	5611	AV959
R-4	5612	—
R-5	5613	—
R-6	5638	AV960
R-7	5639	AV961
R-8	5640	AV962
R-9	5641	AV963
R-10	5642	AV 964
R-11	5643	AV965

Pro Luftwaffe dodáno dalších 13 ks T VIIIw/G a 12 ks T VIIIw/M (první T VIIIw/M KD+CQ uletěl do Anglie viz text)
T VIIIw/C obdržely kódová písmena KD+GG a KD+GH

Publikace řady Wind-sock

Jan Zahálka

Díky nakladatelství Albatros Productions, Ltd. London, v jehož čele stojí známý historik a odborník v oblasti letectví za 1. světové války, modelář a publicista Ray Rimell, došlo roku 1985 k 1. vydání z kolekce úspěšných a velmi žádaných publikací řady Wind-sock. Jednalo se tehdy o „Wind-sock International", na nějž o rok později navázal další, snad ještě populárnější a doslova po celém světě prodávaný dvouměsíčník „Wind-sock Datafiles". K oběma výše uvedeným titulům, jejichž první čísla jsou již beznadějně rozebrána, pak v roce 1991 přibyl nový titul „Wind-sock Datafile Special", těsně následován tituly „The Best of Wind-sock".

I v roce 1992 myslí vydavatel v Londýně na své čtenáře, především z řad modelářů, pro něž otevřel novou kolekci prací pod názvem „Wind-sock Fabric Special". A těm, kteří se nespokojí jen s dostupnými výkresy letounů z 1. světové války, je určena řada výkresové dokumentace shrnuté pod titul „Wind-sock Dataplans".

Ovšem nejen letouny samé jsou tím, oč mají zájemci shora uvedeného období zájem. Vždyť ke každému typu letounu je třeba přiřadit i jeho posádku, aby bylo historii učiněno zadost. A je to opět nakladatelství Albatros Productions, které k tomuto účelu nabízí publikační řadu nazvanou „Aces and Aeroplanes".

Tolik tedy na úvod k jistě více než chvályhodnému programu nakladatelství Albatros, které v době, kdy převládá trend letounů z období 2. světové války a žhavé současnosti, myslí i na nás, menšinu „postiženou létajícími aparáty o generaci mladšími".

Wind-sock Datafiles... Publikace vycházející šestkrát v roce, zaměřená vždy na jeden určitý typ letounu, popřípadě jeho modifikaci. Jak u „Datafilu", tak u ostatních publikací řady Wind-sock nás zaujme v první řadě barevná obálka. Pro „Datafiles" je typická kresba daného typu v konkrétní kamufláži na čelní straně obálky a trojice barevných bokorysů na její zadní straně. Každá z publikací řady „Wind-sock Datafiles" seznamuje čtenáře na 32—36 stranách křídového papíru se stručnou, zato však kvalitně zpracovanou historií toho kterého typu letounu z období „Zlaté éry letectví". A to nejen psanou formou, ale především pak pomocí několika desítek autentických fotografií překvapivě dobré kvality. O tom, že se jedná o literaturu „ušitou na míru" pro modeláře, nás přesvědčí poměrně slušné výkresy s detaily a řezy v obvyklém modelářském měřítku 1 : 72 a 1 : 48. Navíc každý ze sešitů ve svém závěru obsahuje přehled výrobců, zabývajících se produkcí daného typu v modelovém měřítku a zároveň k němu i recenzí. O úplnosti informací daných rozsahem publikace svědčí i fakt, že nejen technickými daty a výkony se končí pojednání z historie určitého stroje, ale součástí každého z nich je k typu se vážící výčet jeho výrobců a sériových čísel.

Dosud vyšly následující publikace řady Wind-sock Datafiles: č. 1 Albatros D. III č. 2. Sopwith Pup, č. 3, Albatros D. V. č. 4, Bristol Fighter, č. 5, Fokker Dr. I Triplane, č. 6, Sopwith 2F1 Camel, č. 7, Pfalz D. III, č. 8, SPAD VII C I, č. 9, Fokker D. VII. č. 10, S. E. 5a, č. 11, Albatros D. II, č. 12, Henriot HD 1, č. 13, Albatros C. III, č. 14, BE2e, č. 15, Fokker E. III, č. 16, Morane Saulnier L, č. 17, LVG C. VI č. 18, RAF FE2b, č. 19, Albatros D. III (Oef), č. 20, Nieuport 17, č. 21, Pfalz D. IIIa, č. 22, Sopwith Triplane, č. 23, Hannover C1. III, č. 24, RAF RE8, č. 25, Fokker D. VIII, č. 26, Sopwith F1 Camel, č. 27, Halberstadt C1. II, č. 28, Avro 504K, č. 29, SSW D. III/D. IV č. 30, RAF SE5. Wind-sock Datafiles pro rok 1992 č. 31 Phonix D. I, č. 32, Spad XIII C. I. č. 33, Junkers D. I. č. 34, Sopwith 1 1/2 Strutter, č. 35, Rumpler C. IV č. 36, Nieuport 28.

Wind-sock Datafile Special... Monografické publikace navazující na řadu „Wind-sock Datafille", ovšem s mnohem větším



rozsahem informací, výkresů, rentgenových řezů a barevných kamuflážních schémat. To vše doplněno množstvím jedinečných fotografických záběrů, nejen typu samého, ale i jeho vnitřních detailů je třeba hodnotit velice pozitivně, neboť právě to jsou věci, které jak modeláře, tak všechny ostatní, kteří chtějí vědět o daném typu pokud možno co nejvíce, zaujmou. Od roku 1991 vyšly zatím tři sešity řady „Wind-sock Datafile Special", které jsou věnovány stíhacím letounům Albatros, Fokkeru Dr. I a letošní novinkou je typ Sopwith Pup. Pro představu o náplni čísel stačí uvést, že např. „Datafile Special" Albatros Fighters obsahuje 56 stran se 17 stranami výkresů, 7 barevnými kamuflážemi a 114 fotografiemi. Naproti tomu pak „Special Fokker Dr. I" obsahuje 40 stran textu, 6 stran výkresů, rentgenový řez a 24 barevných kamuflážních schémat.

The Best of Wind-sock... Na řadu Wind-sock Datafiles úzce navazuje čtvrtletník „The bets of Wind-Sock", který se jednak částečně vrací k typům letounů zpracovaných ve Wind-sock Datafiles, ale zároveň přináší řadu informací o typech „Datafily" nepostižených. „The Best of Wind-Sock" jsou publikace určené především opět pro modeláře, o čemž svědčí obsahy jednotlivých článků doplněné výkresy letounů v měřítku 1:72, kresbami detailů a různých řezů. Rovněž fotografie jsou vybírány tak, aby mnohé napověděly a neopakovaly se s foty ve Wind-sock Datafiles. Součástí každého sešitu o přibližně 36 stranách jsou recenze modelů (pochopitelně jen těch z období 1. světové války) s mnoha kamuflážními schématy, doplněné i o vlepené odstíny autentických barev letounu, jemuž je věnováno nejvíce prostoru.

Wind-sock International... Velmi výpravný dvouměsíčník, na jehož 36 stranách se po úvodním vstupu dopisovatelů dostává ke slovu recenze žhavých knižních novinek, pochopitelně převážně publikací, postihujících opět období 1. světové války. Další strany přinášejí informace z oblasti výstav a soutěží plastikových modelářů. Součástí každého z čísel Wind-sock International je „Mikro Datafile", zabývající se podobně jako Wind-sock Datafile určitým typem letounu nasazeným za světové války, a to včetně mnoha fotografií, výkresů v měřítku 1:72 a nezbytného průvodního textu. Kapitoly s názvem „From the albume" nám přibližují dosud nepublikované fotografie zachycující známé, ale i téměř neznámé letouny v netradičním markingu. Další kapitolou je seriál na pokračování, zabývající se recenzemi modelů prvoválečných letounů a jejich výrobci v rubrice „Od A—Z". Samy modely, jejich konverze a technické popisy skutečných strojů jsou bezesporu pro modeláře obrovským přínosem, avšak Wind-sock International nezapomíná ani na historii s nimi úzce spjatou. Proto na jeho stránkách lze objevit mnohá fakta vážící se k bojovým jednotkám a jejich jednotlivým postavám. Závěr každého z čísel tvoří jak jinak než informace o modelových novinkách a pěkná řádka inzerátů s modelářskou tématikou.

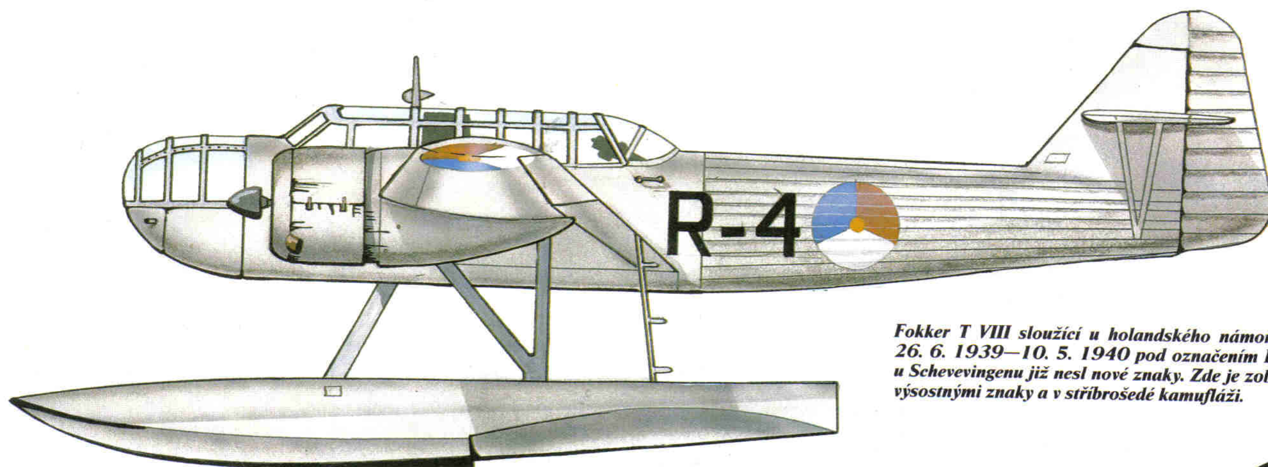
Aces and Aeroplanes... Ačkoli tyto publikace nejsou součástí řady Wind-sock mají na ně více či méně těsnou návaznost. Jak bylo uvedeno v úvodu a jak napovídá sám titul publikací, jedná se o přehledně zpracovaný životopisný materiál leteckých es, samozřejmě s důrazem na jejich nasazení u válečného letectva. Veškeré informace zahrnující i přehledné tabulky sestřelů jednotlivých es jsou opět doplněny množstvím kvalitních autentických snímků nejen es samých, ale i letounů, s nimiž během své válečné kariéry létali.

Závěrem: Je více než potěšující, že výše uvedenou a na našem trhu neobjevitelnou literaturu lze s okamžitou platností objednat na adrese: JAKAB
Hobby Service
U škol 938
685 01 Bučovice

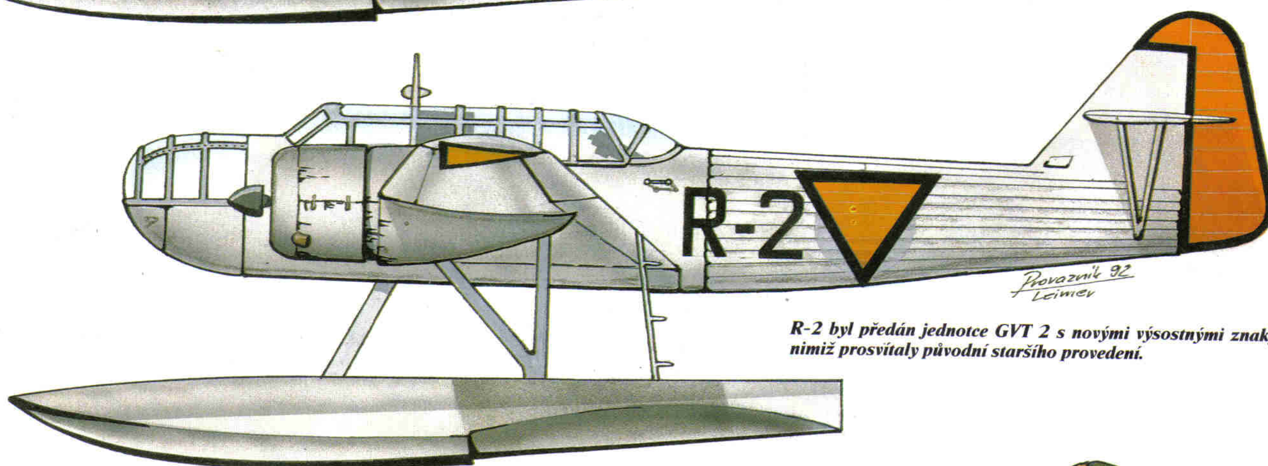
Ceny jednotlivých publikací v Kčs:

Wind-sock Datafile	350,—
Wind-sock International	295,—
Datafile Special	750,—
The best of Wind-Sock	330,—

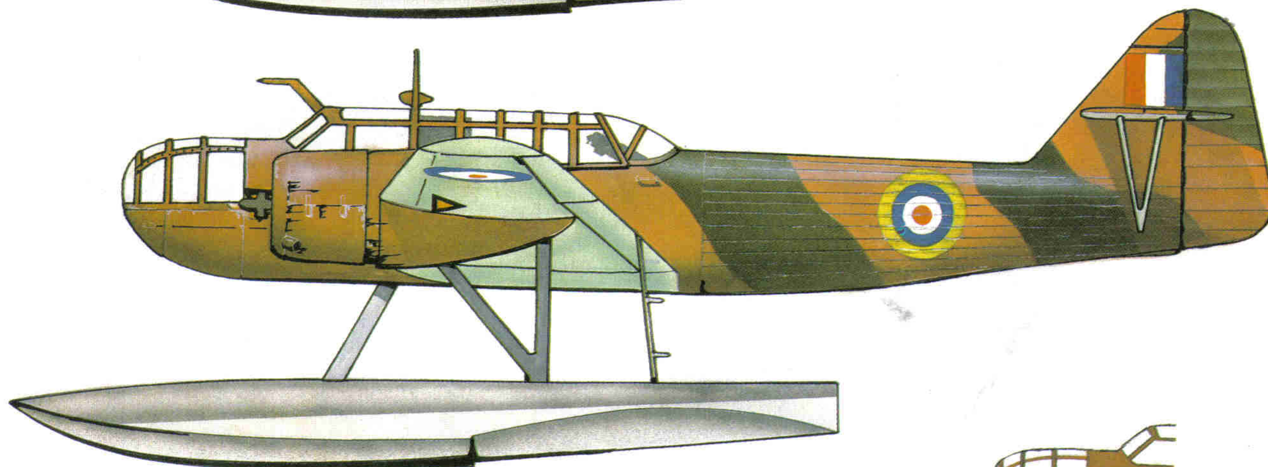
(Veškerá korespondence proti ofrankované obálce s adresou).
Objednat lze i většinu starších vydání jednotlivých publikací.
Dodací lhůta činí asi 30 kalendářních dnů.



Fokker T VIII sloužící u holandského námořního letectva mezi 26. 6. 1939—10. 5. 1940 pod označením R-4, v době zničení u Schevevingenu již nesl nové znaky. Zde je zobrazen s původními výsostnými znaky a v stříbrošedé kamufláži.

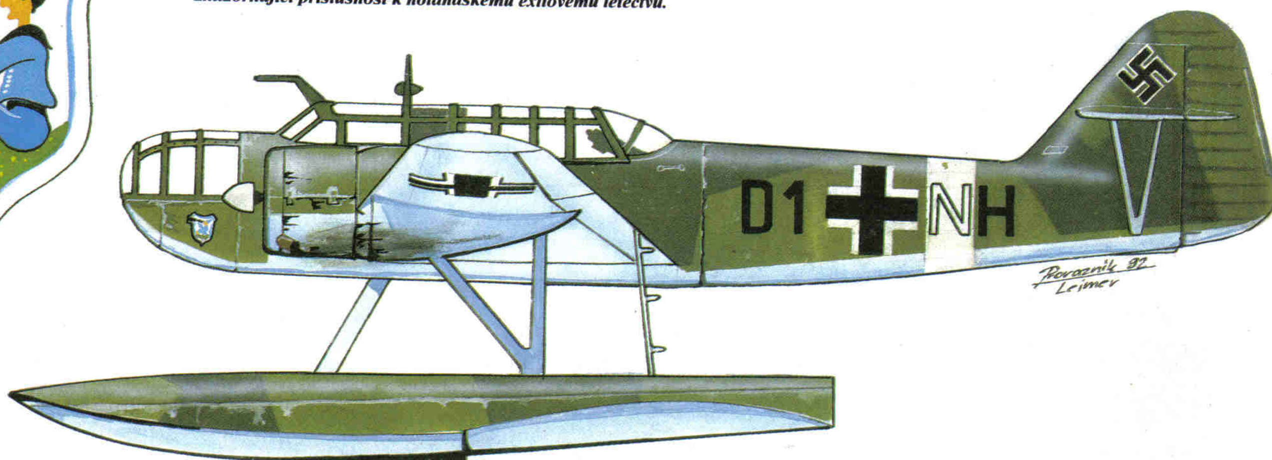


R-2 byl předán jednotce GVT 2 s novými výsostnými znaky, pod nimiž prosvítaly původní staršího provedení.



Další T VIII/G, jeden z osmi, sloužících v řadách 320. holandské squadrony RAF. Nesl britskou kamufláž, skládající se z nepravidelných polí barev tmavě zelené Dark Green, tmavohnědé Dark Earth, spodní plochy byly nastříkány světle modrozelenou barvou Sky. Britské výsostné znaky doplňovaly malé oranžové trojúhelníčky u motorových gondol a za prostorem bombometčíka, znázorňující příslušnost k holandskému exilovému letectvu.

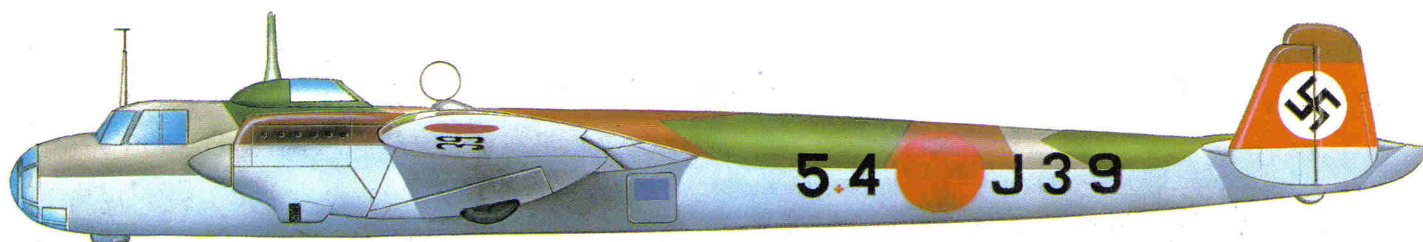




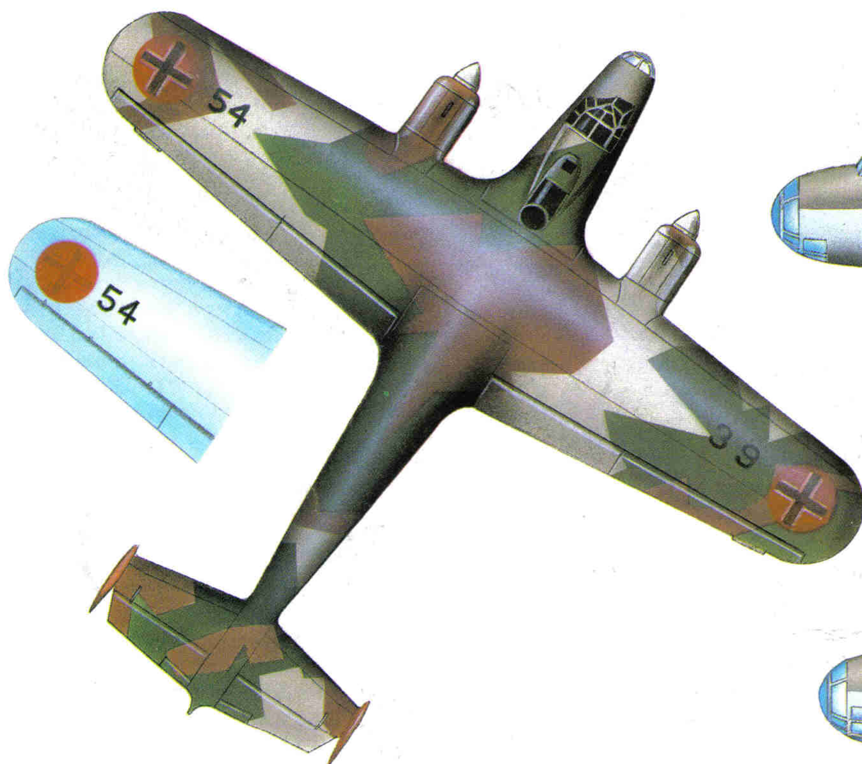
T VIII/M sloužil u SAGr 126 v Egejském moři. Byl nastříkán barvami RLM 73 a RLM 72 na horních plochách a světle modrou RLM 65 na spodních. Toto schéma bylo určeno pro námořní letouny.



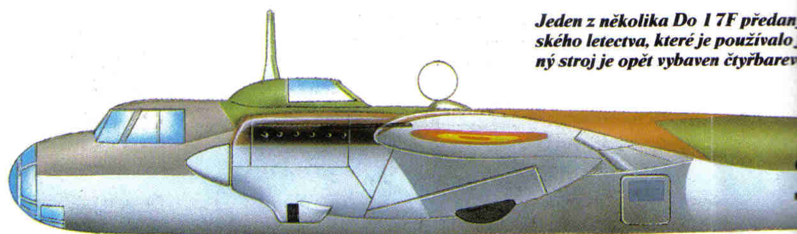
Čtyřbarevnou kamufláží vzoru B zbarvený Do 17F, 278 používala Aufklärungsgruppe 88 v době občanské války ve Španělsku.



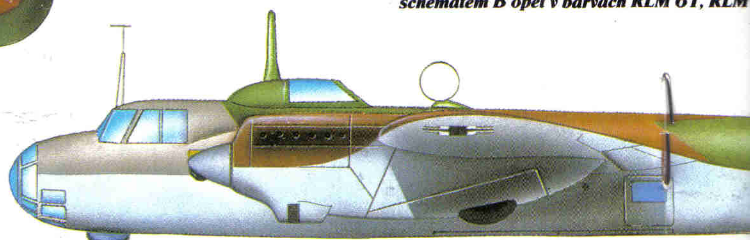
Průzkumný Do 17F kamuflovaný v barvách RLM 61, RLM 62, RLM 63 a RLM 65 v podobě, v jaké se zúčastnil v roce 1937 podzimních manévrů a kde dle červenou barvou zamalovaných znaků představoval nepřátelské síly. Pro názornost je dole přiložen půdorys schématu B, v které byl letoun kamuflován.

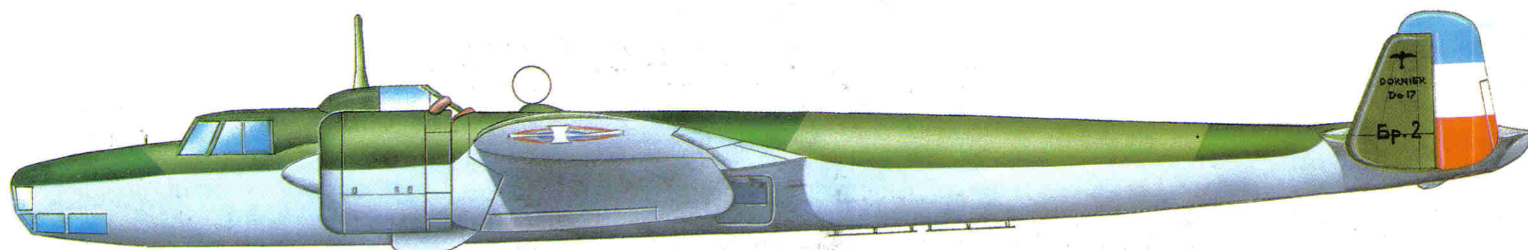


Jeden z několika Do 17F předan
ského letectva, které je používalo
ný stroj je opět vybaven čtyřbarev



Další Do 17E sloužící k výcvikovým a jiný
schematem B opět v barvách RLM 61, RLM





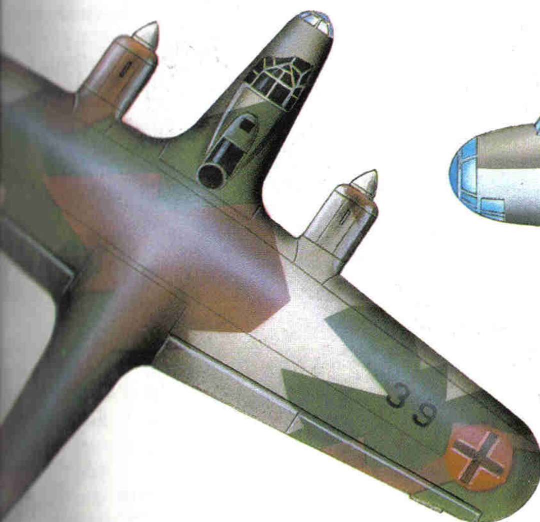
Druhý vyrobený a dodaný Do 17K firmou Dornier jugoslávskému letectvu.

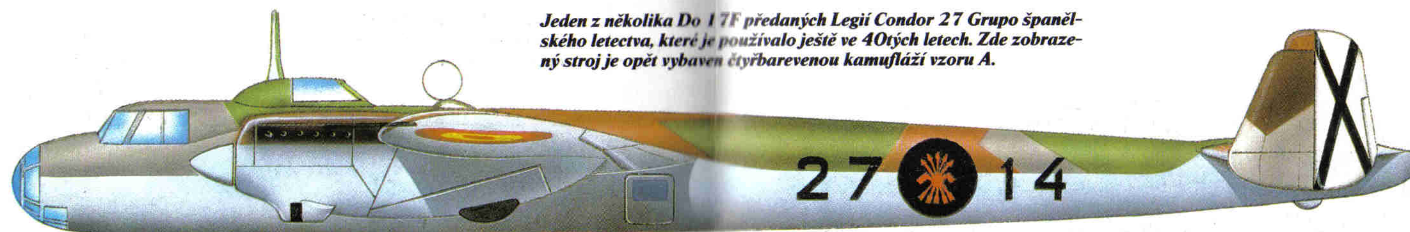


Průzkumný Do 17F kamuflovaný v barvách RLM 61, RLM 62, RLM 63 a RLM 65 v podobě, v jaké se zúčastnil v roce 1937 podzimních manévrů a kde dle červenou barvou zamalovaných znaků představoval nepřátelské síly. Pro názornost je dole přiložen půdorys schématu B, v které byl letoun kamuflován.

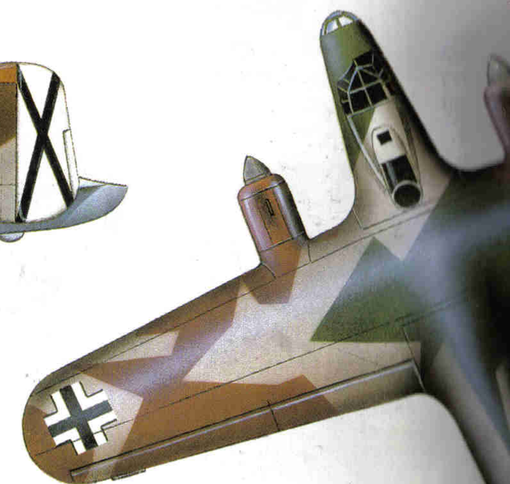


Do 17E sloužící ještě v roce 1942 u letecké škol
hrerschule (B) 16 na pražské Ruzyni. Stroj je opat
mufláží ostře lomených ploch v barvách RLM 61 –
62 – zelená, RLM 63 – šedá na horních a boč
a RLM 65 – světle modrá na spodních. Zde apliko
tě A.

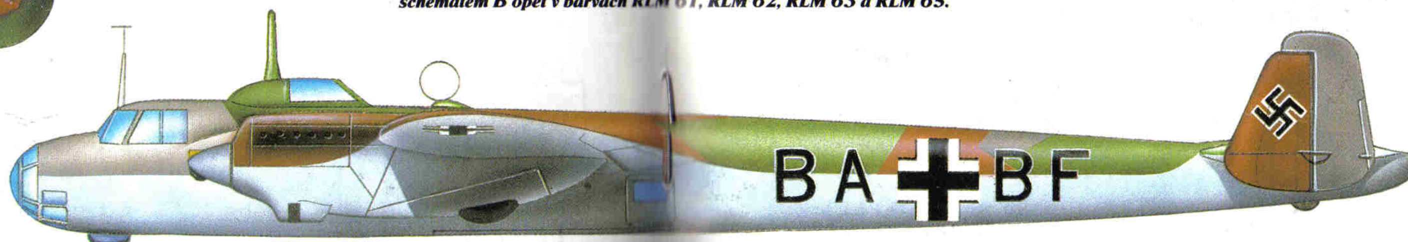


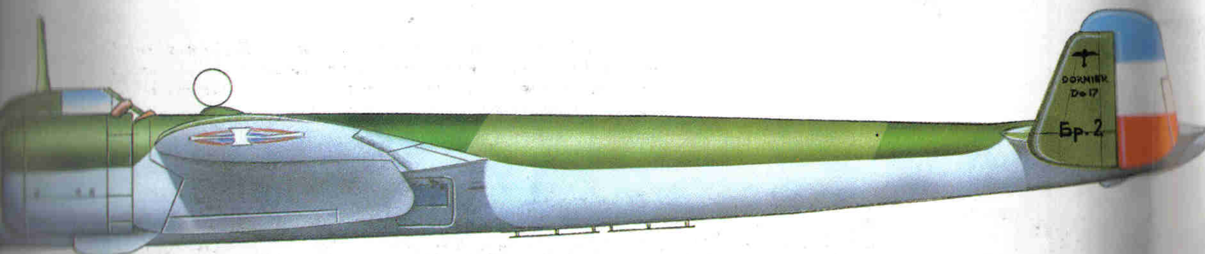


Jeden z několika Do 17F předaných Legií Condor 27 Grupo španělského letectva, které je používalo ještě ve 40tých letech. Zde zobrazený stroj je opět vybaven čtyřbarevenou kamufláží vzoru A.



Další Do 17E sloužící k výcvikovým a jiným úkolům na Ruzyni je opatřen kamuflážním schematem B opět v barvách RLM 61, RLM 62, RLM 63 a RLM 65.





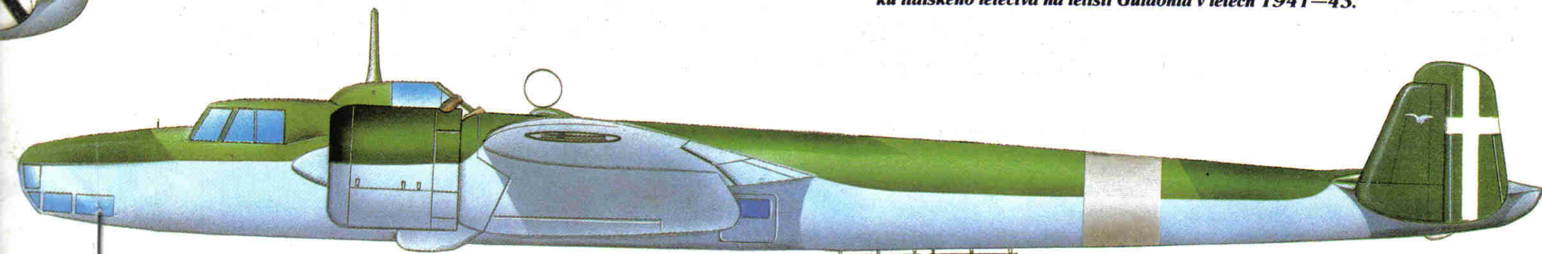
Druhý vyrobený a dodaný Do 17K firmou Dornier jugoslávskému letectvu.

Jeden z bulharských Do 17M (označovaných ale v Bulharsku Do 17P – viz pokračování článku) opatřený již kamufláží tvořenou lomenými poli černozelené RLM 70 a tmavě zelené RLM 71 na horních a bočních plochách se spodními světle modrými RLM 65.



Dornier Do 17

Jeden ze dvou ex-jugoslávských Do 17K zkoušených ve zkušebním středisku italského letectva na letišti Guidonia v letech 1941—43.



Do 17E sloužící ještě v roce 1942 u letecké školy Flugzeugführerschule (B) 16 na pražské Ruzyni. Stroj je opatřen starou kamufláží ostře lomených ploch v barvách RLM 61 — hnědá, RLM 62 — zelená, RLM 63 — šedá na horních a bočních plochách a RLM 65 — světle modrá na spodních. Zde aplikováno ve variantě A.

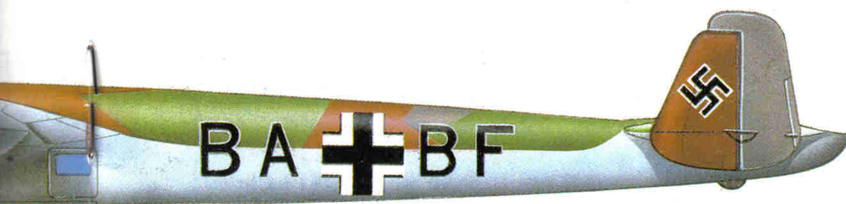


kolika Do 17F předaných Legií Condor 27 Grupo španělctva, které je používalo ještě ve 40tých letech. Zde zobrazeopět vybaven čtyřbarevenou kamufláží vzoru A.

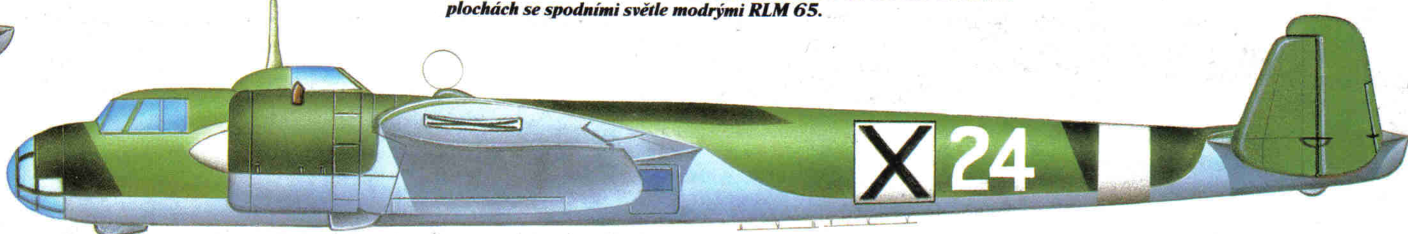


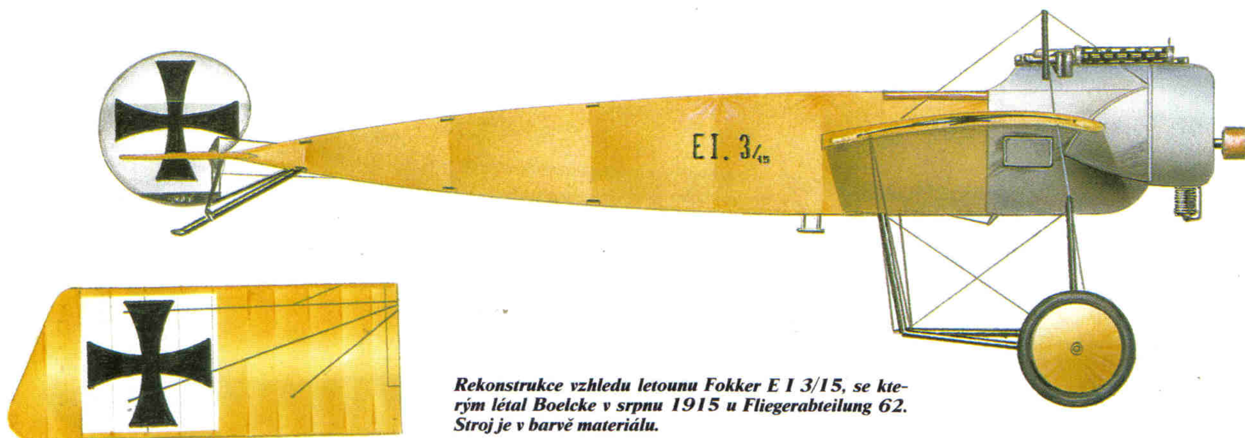


í k výcvikovým a jiným úkolům na Ruzyni je opatřen kamuflážním arvách RLM 61, RLM 62, RLM 63 a RLM 65.

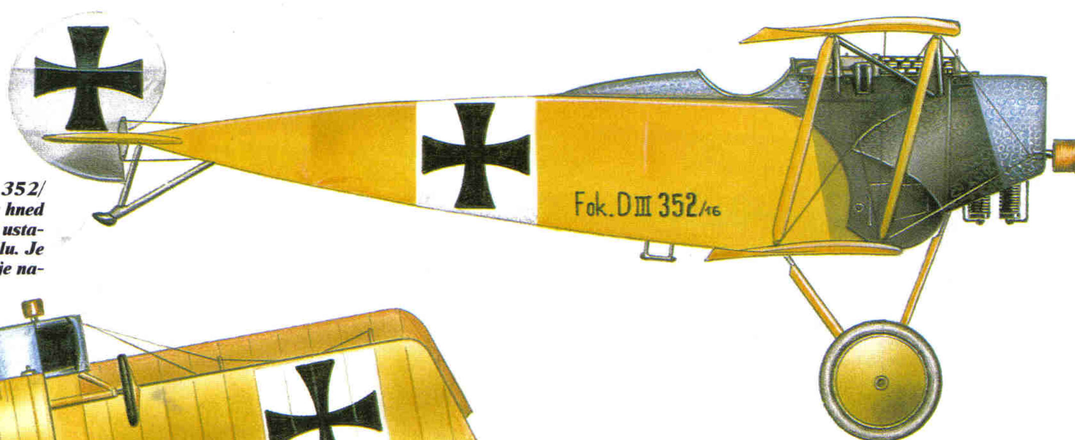


Jeden z bulharských Do 17M (označovaných ale v Bulharsku Do 17P — viz pokračování článku) opatřený již kamufláží tvořenou lomenými poli černozelené RLM 70 a tmavě zelené RLM 71 na horních a bočních plochách se spodními světle modrými RLM 65.

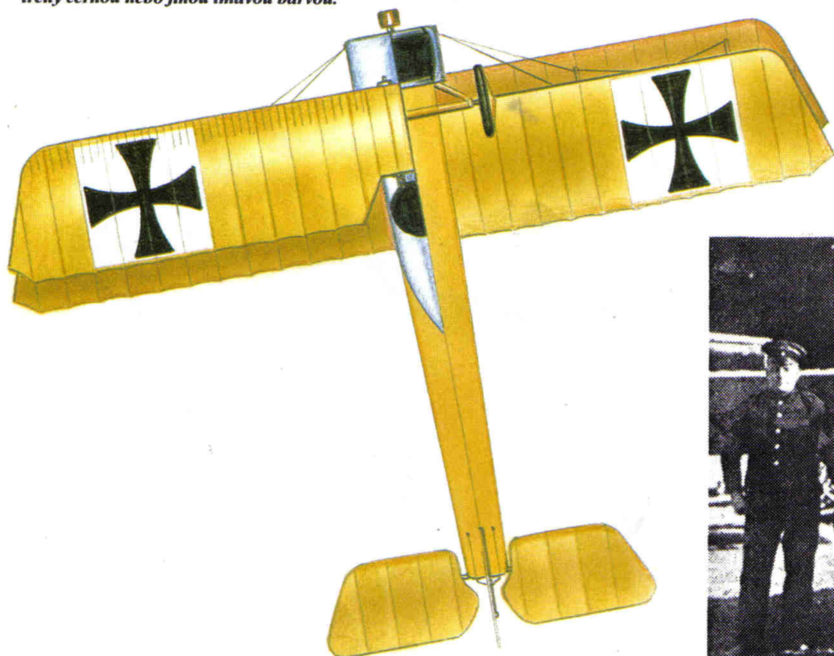


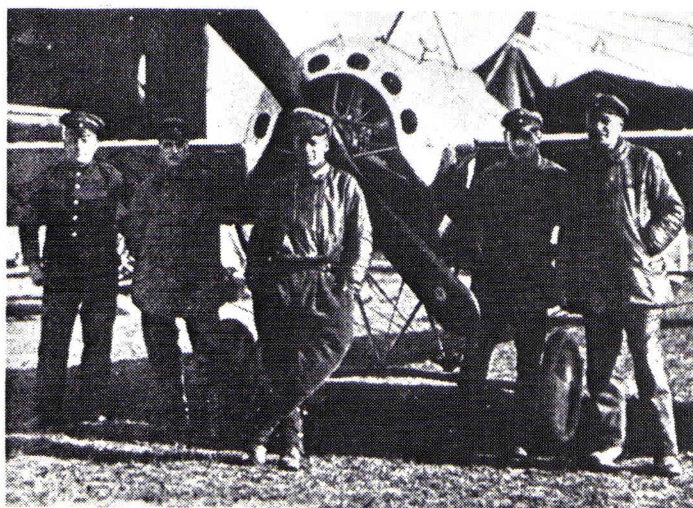


Rekonstrukce vzhledu letounu Fokker E I 3/15, se kterým létal Boelcke v srpnu 1915 u Fliegerabteilung 62. Stroj je v barvě materiálu.

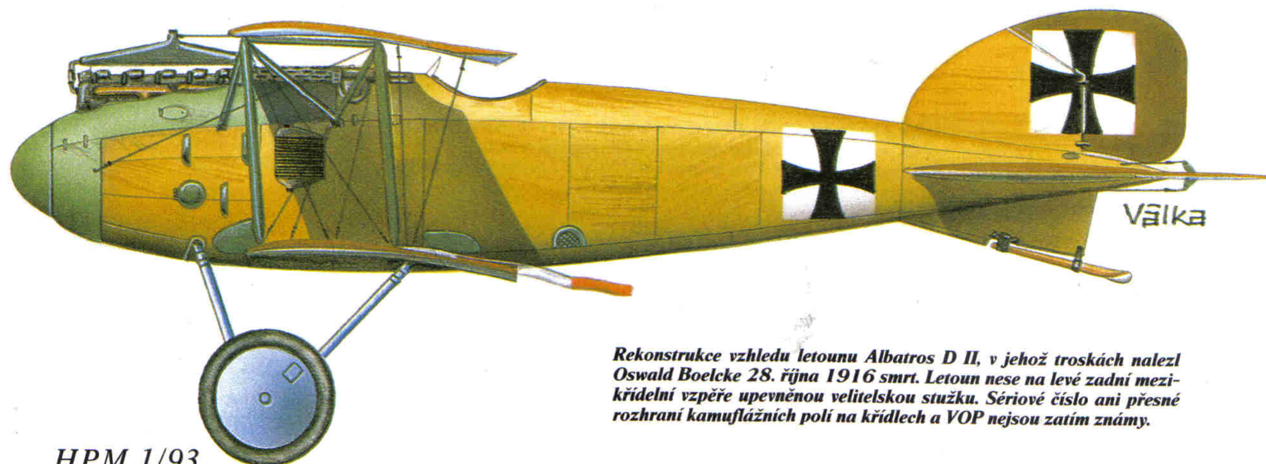


První operačně nasazený Fokker D III, 352/16, který Boelcke převzal 1. září 1916 a hned 2. 9. s ním zaznamenal úspěch pro nově ustavenou Jasta 2. Letoun je v barvě materiálu. Je možné, že později byly plechové části stroje natřeny černou nebo jinou tmavou barvou.

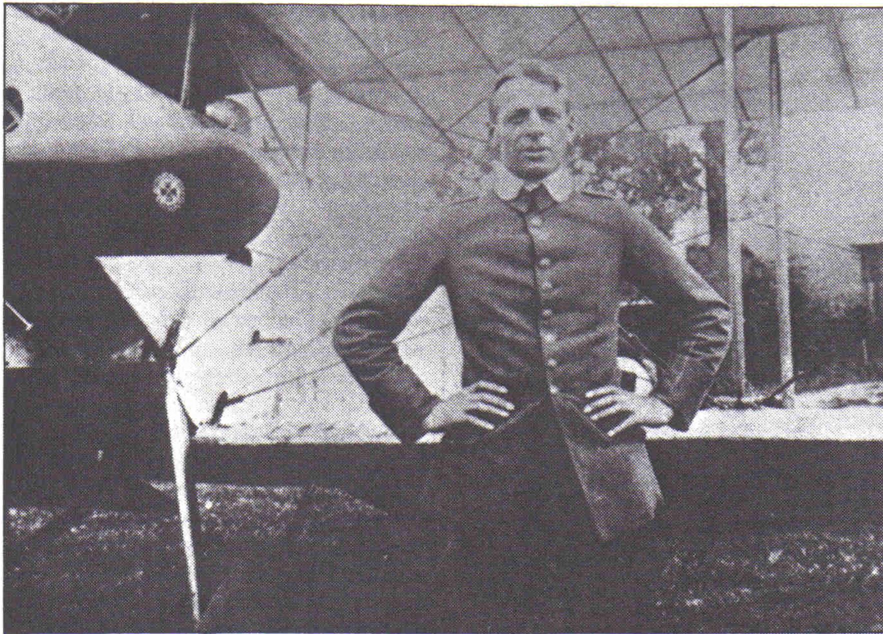




Boelcke (uprostřed) se svými mechaniky před strojem Fokker E IV.



Rekonstrukce vzhledu letounu Albatros D II, v jehož troskách nalezl Oswald Boelcke 28. října 1916 smrt. Letoun nese na levé zadní mezikřídelní vzpěře upevněnou velitelskou stužku. Sériové číslo ani přesné rozhraní kamuflážních polí na křídlech a VOP nejsou zatím známy.



Boelcke před svým Fokkerem D. III v říjnu 1916.
Boelcke in front fo his Fokker D. III in October 1916.

Počátkem května 1915 byl Boelcke převelen k jednotce FFA 62 v Douai, podílející se na průzkumu a fotografování nepřátelského území, kde se poprve setkává s později stejně slavným Maxem Immelmannem. Po 42 operačních letech u nové jednotky se stal jedním z prvních německých letců, kteří měli příležitost vyzkoušet nový typ dvoumístného letounu Albatros, vybaveného otočným kulometem Parabellum, instalovaném na cockpitu pozorovatele. To bylo to, nač němečtí letci netrpělivě čekali. V té době totiž opanoval celou západní frontu patent Rolanda Garrose, který opatřil ocelolitinovými klíny vrtuli letounu Morane Saulnier a umožnil tak nerušený výstřel z kulometu umístěného v ose stroje před pilotem. I přes omezené úspěchy tohoto zařízení se francouzské jednoplošníky Morane staly pro nepřítele postrachem . . .

Hauptmann Oswald Boelcke

Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař

Bylo jen málo mužů, kterým se naskytla možnost vstoupit do dějin a zapsat se tak do jejich určité kapitoly. Jedním z nich se stal německý císařský válečný letec Hauptmann Oswald BOELCKE . . .

Narodil se v saském Halle-Giebichensteinu 19. 5. 1891 jako jeden ze šesti potomků univerzitního profesora. Jako velmi inteligentní a vnímavý mladý muž projevil zájem o další studium, chtěl se stát strojním inženýrem nebo architektem. Avšak již ve svých 14 letech, na základě rozhodnutí rodičů, byl zapsán do císařského armádního, kadetního sboru. Tady prodělal obvyklý pozemní výcvik pro syny lepších německých rodin, nicméně jeho neustálý kontakt s technikou mu vynesl zařazení ke 3. telegrafnímu pluku. Svůj důstojnický výcvik zakončil absolvováním vojenské školy v Metz roku 1912 v hodnosti poručíka.

Týž rok během vojenských manévrů Boelcke uviděl na vlastní oči první vojenský letoun. To stačilo, aby okamžitě podal žádost o přeřazení k letectvu. Jeho žádosti bylo vyhověno. Letecký výcvik prodělal v Halberstadtově letecké škole, která se nacházela pouhých 8 km od jeho rodiště. Po 7 hodinách instruktáže mu učitel létání oznámil, že je schopen samostatných letů. Pilotní průkaz obdržel 15. 8. 1914, tedy pouze několik dnů po vypuknutí 1. světové války, a byl okamžitě odeslán na frontu.

Boelckeho první bojovou jednotkou se stal FFA 13 (polní letecký oddíl) v Montmédy, kde mnohé z pozorovacích letů na dvoumístném stroji Albatros typu „B“ vykonal se svým starším bratrem Wilhelmem (počátek září 1914). Již v říjnu téhož roku byl Boelcke dekorován „Železným křížem 2. stupně“. Avšak jako jeden z prvních letců své jednotky, který dosáhl ověřeného sestřelu nad oblastí Argonne, byl za tento čin záhy dekorován i „Železným křížem 1. stupně“ (únor 1915).



Studiový snímek O. Boelckeho z ledna 1916. Za povšimnutí stojí nejen řád Pour le Mérite upnutý pod krkem a pilotní odznak pod železným křížem, ale především značný rozdíl ve výrazu tváře, který na dalších fotografiích evidentně prozrazuje jeho vyčerpání bojem a nemocí.

Ateliére photo of O. Boelcke from January 1916. Note the Pour le Mérite order under his neck and pilots badge under the Iron Cross.

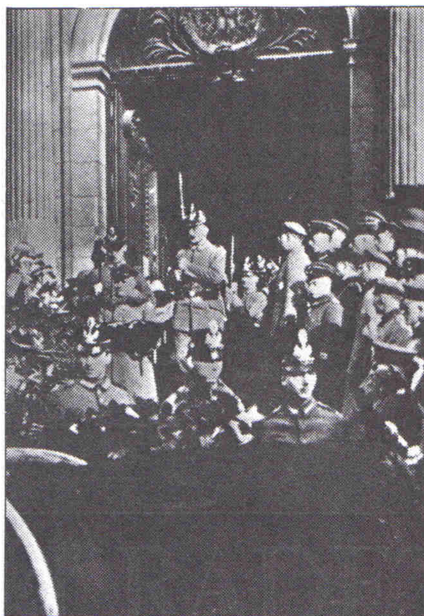
Počátkem června 1915 se Boelcke seznámil s mužem, který od základu ovlivnil jeho další život. Byl jím holandský konstruktér pracující pro Němce a majitel leteckých dílen ve Schwerinu Anthony Fokker, který měl i část podílu na řešení skutečné synchronizace kulometu, čímž odpadly nevhodné a výkony motoru snižující ocelolitinové klíny.

Jakožto nejlepší letec FFA 62 dostal Boelcke příležitost stát se prvním německým letcem, který vyzkouší nový Fokkerův jednoplošník Fokker E. I v boji. (Na letiště v Douai jej osobně přelétl jeho konstruktér). Boelckeho, později i Immelmanovým úkolem byl doprovod a ochrana pozorovacích letounů Albatros C. I a Rolland C. II vlastní jednotky. 30. 6. 1915 se při doprovodném letu na svém stíhacím jednoplošníku střetl s francouzským dvoumístným strojem, jehož pilot zaměřil Boelckův letoun za vlastní. Ten, jak se přiblížil ke své kořisti, odjistil zbraň a vypálil dlouhou dávku. Francouz, jak se zdálo, byl dobrý letec a dokázal se jeho střelbě vyhnout. Pro špatnou viditelnost jej nemohl Boelcke pronásledovat a přesně určit zda francouzská posádka havarovala či nikoliv. Několik osádek letounů Albatros vidělo celé střetnutí a svědčilo v Boelckův prospěch, avšak scházelo vizuální svědectví o výsledku tohoto boje, a tak mu vítězství uznáno nebylo. Ač tedy ochuzen o prvenství ve vzdušném vítězství na monoplánu Fokker (předstihl jej M. Immelmann), koncem září 1915 měl Boelcke na svém kontě již 4 ověřené sestřely.

1. 10. 1915 se Boelcke náhodně setkává s budoucím nejúspěšnějším německým stíhacím letcem — mladým baronem Manfredem von Richthofenem, na kterého v té do-



Oswald Boelcke na podzim roku 1916.



Pohřeb O. Boelckeho v Cambrai dne 3. 11. 1916. Muž nesoucí podušku s Oswaldovými řády je Manfred von Richthofen.

O. Boelckes funeral at Cambrai, 3. 11. 1916. The man with Boelckes orders is Manfred von Richthofen.

bě již mezi letci známý Boelcke silně zapůsobil a stal se Richthofenovi trvalým vzorem. A nejen pro něho. Boelckeho slov si vážili téměř všichni, svou rozvahou získal úctu i u vrchního velitelství letectva, kde se mu podařilo prosadit zcela novou bojovou taktiku. Ač nerad, na Boelckeho kritiku svých jednoplošníků, které začaly ve srovnání s nepřátelskými typy rychle ztrácet dech, musel přistoupit i A. Fokker. A snad právě proto upadl Boelcke u Fokkera v nemilost a ve své popularitě klesl až na Maxe Immelmanna — Fokkerova favorita. 5. 1. 1916 si Boelcke připisuje další ověřené vítězství, kterého dosáhl na jím velmi kritizovaném Fokkeru E. IV.

12. 1. 1916 se Oswald Boelcke a Max Immelmann — oba s osmi ověřenými sestřely stali prvními německými letci dekorovanými nejvyšším pruským vyznamenáním — řádem Pour le Mérite. Rázem byli z obou národní hrdinové.

S přícházejícím jarem dochází na Boelckeho varování, že totiž Fokkerovy jednoplošníky, jako představitelé „moderní německé stíhací techniky" již dávno nevyhovují svému účelu. Spojenci znovu dobývají ztracenou nadvládu ve vzduchu a sám Boelcke se z jednoho letu vrací s 90! zásahy ve svém Fokkeru. To jej znovu aktivuje k důraznému ražení vlastní myšlenky o nové letecké taktice, v níž je pochopitelně počítáno i s novou leteckou technikou. Kupodivu se Boelckeho podnětné návrhy dostávají až na místa nejvyšší, do rukou generála Ericha von Ludendorffa. Ten se stal velkým obhájcem myšlenky o vytvoření vojenského letectva jako samostatného druhu zbraně, do jehož čela byl jmenován generál Walter von Hoeppner a jako jeho zástupce plukovník Hermann von der Lieth-Thomsen.

Přes všechny nesnáze pokračuje Boelcke v létání a k 21. 6. 1916 má na svém kontě již 18 úředně ověřených vzdušných vítězství. O den později je povýšen do hodnosti kapitána (Hauptmann), což je ve 25 letech věku u německé armády něco vskutku neobyčejného, zvlášť, když uvážíme, že Boelcke nepatřil mezi preferované junkery.

V polovině června nabízí plukovník Lieth-Thomsen Boelckemu velení čistě stíhací jednotky. Ten radostně souhlasí, má však podmínku — chce si sám vybrat schopný personál. Také je nutno zajistit materiální vybavní nové jednotky, která se do historie zapsala jako Jasta 2 (po Boelckově smrti jako Jasta BOELCKE neboli Jasta „B").

Ještě předtím, než dojde ke zformování jeho jednotky, je Boelcke povolán na inspekční cestu po Rakousku, Bulharsku a Turecku, aby zde mohl přednést svou řeč o leteckém boji. Boelcke do programu své cesty zahrnuje i východní ruskou frontu, kam vyráží 4. 7. 1916. 11. 8. jej v ruském Kovelu zastihne oficiální rozkaz k zformování Jasta 2 (od tohoto data se píše i její historie), kde se setkává opět se svým bratrem Wilhelmem. Ten mu pro jeho jednotku doporučí již zmíněného Manfreda von Richthofena a 37letého pilota ze západní Afriky Ervina Böhmeho od FFA 7. (Jak je známo, pouze v jejich případě uplatnil Boelcke podmínku o osobním výběru letců do své jednotky). Avšak než mohl Boelcke pokračovat ve své cestě, je již v druhé polovině srpna povolán zpět na západní frontu, je ho třeba mnohem více při organizování vlastní jednotky.

Její jádro se začalo utvářet na sommské frontě u Bertimcourtu, zhruba na poloviční cestě mezi Perone a Cambrai. Na letišti Velu se nacházel celý letecký park se čtyřmi stálými hangáry, dříve patřícími FFA 32. Tady Boelcke provedl první záznam do válečného deníku Jasta 2: „27. 8. 1916... Jagdstaffel 2 založená pod velením kapitána Boelcke. Složení: 3 důstojníci, 64 poddůstojníků a mužstvo. Požadavky: ubytování pro důstojníky v Bertimcourtu a „boudy" pro mužstvo. Letouny: dosud žádné. Činnost: budování a příprava letiště."

Prvními dvěma piloty přidělenými k Jasta 2 se stali Leutnant Joachim von Arnim a Leutnant Gunther, kteří byli do stavu jednotky oficiálně zařazeni již 27. 8. 1916, avšak ve skutečnosti se Arnim nikdy k Jasta 2 nedostavil. Při posledním letu u své předcházející jednotky FFA 2207 byl 28. 8. 1916 sestřelen britským „esem" Albertem Ballem. Hauptmann Zander, velitel Jasta 1 převelel k Boelckově jednotce pilota Leutnanta Waltera Höhe a několik mechaniků jako výpomoc. Richthofen nastoupil 1. 9., stejně jako Leutnant Hans Reimann Vizefeldwebel Max Müller a Vzf. Rudolf Reimann.

Počátkem září dorazila další výpomoc od velitele Jasta 1, který Boelckemu odeslal první letoun jeho jednotky, a to stíhací Albatros D.I. Spolu s ním však dorazily i dva stroje Fokker D.III a jeden Fokker D.I odeslané z leteckého záložního skladu. (Jeden z Fokkerů D.III č. 352/16 k jednotce přelétl osobně Boelcke). Krátce po těchto stíhačkách přejala Jasta 2 i dvojici Halberstadtů D.II. (Vybavení prvních stíhacích jednotek těmito stroji se stalo typické).

8. 9. 1916 se k jednotce dostavil Leutnant Ervin Böhme a Oberleutnant Gunther, čímž byl počáteční příděl letců Jasta 2 vyčerpán. (Později se do jejich řad zapojili např. Karl Immelmann — bratranec slavného Maxe a Werner Voss, který se svými 48 sestřely zaujímá 4. příčku na žebříčku sestřelů německých letců za I. světové války).

To však byla teprve budoucnost... Boelcke musel vynaložit veškeré úsilí k tomu, aby své letce naučil moderní letecké bojové taktice, ještě předtím, než ji budou moci uplatnit v praxi. Navíc z obavy, aby nedocházelo ke zbytečným ztrátám vlastních letců a drahocenné letecké techniky, létal Boelcke jistý čas nad frontu raději sám. Tam se přesvědčil znovu o velkých přednostech Albatrosu D.I před zastaralými Fokkerovými jednoplošníky, vzniká nový tandem: Bolecke-Albatros. Již 2. 9. 1916 získává Boelcke své 20. vítězství a mezi 8.—15. září si připisuje dalších 6 sestřelených nepřátelských letounů. Jeho výkony silně zapůsobily na letce Jasta 2. „Denně zničí jednoho Angličana před snídaní," napsal fascinovaný Richthofen své matce.

Za svítání 16. 9. 1916 Bolecke odstartoval jako obyčejně k letu na přilehlou linií fronty. Nad Havrincourtským lesíkem se střetl s velitelem 70. squadrony a předválečným letcem-kapitánem Georgem Cruikshankem, který v řadách RFC sloužil od roku 1914. Se svými 5 vítězstvími se Cruiks-

hank řadil mezi letecká esa a byl tak vyrovnaným soupeřem Boelckeho. Svědkové jejich souboje tvrdí, že šlo o jeden z nejpřitažlivějších soubojů 1. světové války. Po celou půlhodinu oba letouny obratně manévrovaly a jejich letci se snažili dostat soupeře do zaměřovače svých kulometů. V 5.45 hodin udělal Cruikshank osudnou chybu. Boelckemu se tak naskytl čas ke krátké dávce a to stačilo. Odvážný Angličan se zřítil k zemi, kde zahynul po nárazu na řadu stromů . . . Týž den obdržela Jasta 2 dvanáct nových stíhaček Albatros D.I a Albatros D.II — to pro ni byl opravdový svátek a skutečný start do bojové historie.

Ráno 17. září vedl Boelcke skupinu svých 5 letounů na hlídku směrem nad Cambrai. Letěli v těsné formaci, když se před nimi objevila velká skupina anglických letounů — 8 bombardovacích strojů B.E. 2c od 12. squadrony RFC, doprovázených 6. stíhacími F.E.2c od 12. squadrony RFC. Jejich cílem bylo bombardování základny v Marcoiny. Boelcke se na ně však hned nevrhl. Tento let byl vlastně poslední z praktických lekcí, po níž se jeho muži měli stát samostatnými stíhači. Ještě je však měl co učit... Nyní přišel jeho čas. Dal své hlídce povel, aby jej následovala a začal opatrně stoupat, aby vůči nepříteli získal výhodu výšky. Potom je obratně navedl mezi slunce a Angličany, což byl starý vyzkoušený trik Maxe Immelmanna. Když dosáhl vytčené pozice počkal na „nováčky", každému přidělil jeho oběť a již jen vyčkávali na příhodný okamžik k útoku. Tak se dostali až nad Marcoiny. Jakmile Angličané svrhli své pumy, přestali se zajímat o to, co se děje kolem a pozorovali pouze výsledky svého ničivého díla. A to byl právě okamžik, na který Boelcke čekal. Okamžitě dal svým pilotům znamení k útoku a Jasta 2 roztočila ohnivé kolo svého prvního společného boje. Velitel si vybral jednu z nepřátelských stíhaček a vypálil po ní dvěma krátkými dávkami, avšak byl příliš daleko, aby si střely našly svůj cíl. Než se sluncem oslepení Britové vzpamatovali, byl již Boelcke necelých 70 metrů od své další oběti a zahájil palbu. Pozorovatel byl mrtev nebo těžce zraněn — hned s prvními výstřely se zhroutil ve svém cockpitu, od motoru se vyvalil bílý kouř, motor začal vynechávat. Zasažený stroj byl vážně poškozen, ale stále ovládán svým pilotem. Charakteristickým Boelckovým gestem bylo, že se zdržel „rány z milosti". Vyzval pilota poškozeného letounu, aby se nepokoušel o únik, ale aby zamířil nad Němci obsazené území. Avšak anglický pilot pohrdl touto šancí na přežití. Jeho odvaha byla přímo šílená, otočil letoun — svou dýmající past směrem na německý pozorovací balón a pokusil se jej sestřelit. Avšak neměl dost výšky ani rychlosti, a tak se stal terčem protiletadlového dělostřelectva, které mu rozstřílelo křídla i trup. Poté již neovladatelný stroj zachytil o kotvící lano balónu a zřítil se v plamenech k zemi. To bylo již 27. Boelckovo ověřené vítězství. Ale i Boelckeho „žáci" si vedli velmi dobře. Richthofen a 4 další si na svá konta připsali prvá vítězství. 7 dalších německých strojů, které se do souboje zapojily od sousední letky, se postaralo o 6 „fíček" a dva stroje B.E.2. Boelckeho muži si však krom vítězství přivezli i nejeden průstřel v trupu a ocasních plochách. Tato úspěšná premiéra Boelckeho jednotky se stala pověstnou v celém německém letectvu.

Její činnost bezpochyby přispěla k obnovení nadvlády německého letectva ve vzduchu na podzim roku 1916. Letci Jasta 2 nadále zachovávali tradici přípitku na svá vítězství a hold poraženému nepříteli. Těch přípitků den ode dne přibývalo . . . V září a říjnu bylo zničeno 211 letounů Aliance v prostoru Sommy, oproti 39 vyřazeným strojům německým. A to byli Němci silně převyšováni v počtu letounů. Během 5 týdnů zvýšil Boelcke své skóre na 40 vítězství. Jeho muži si vedli rovněž znamenitě — z 20 letounů, které sestřelili, jich 6 zničil Richthofen. Úspěchy Boelckeho jednotky pozdvihly morálku nejen na frontě v řadách letectva a pozemních jednotek, ale i mezi civilním obyvatelstvem, pro které byla Jasta 2 doslova živou legendou. Ani Britům nedaly její úspěchy spát a nešetřili tudíž úsilím, aby zničili samotného Boelckeho. Dvakrát RFC bombardovaly jeho letiště v Lagnicourtu, kam se z Bertimcourtu Jasta 2 přesunula 22. 9. 1916.

Ztráty vojenského letectva nepřítele rostly značným tempem. Boelcke si vycvičil piloty, na které se mohl spolehnout. Jasta 2 si během měsíce své existence připsala na své konto 25 ověřených sestřelů. V říjnu pak dalších 32!

Avšak devátý týden trvání Jasta 2 se stal pro Boelckeho osudným. Byl stižen vážnou astmatickou chorobou a pravděpodobně i vysokými teplotami, jeho zdravotní stav byl vážný. Snad ve zlé předtuše promluvil 8. 10. před nastoupenou jednotkou takto: „Ještě musím být schopen vyřešit otázku rozšíření plátěných hangárů pro naše letouny v hotovosti. Mým prvořadým úkolem je zajistit ubytování pro důstojníky i ostatní muže na letišti, aby byli připraveni k útoku." Poté následovala řeč k letcům, v níž jim připomínal všechny důležité zásady, kterým je naučil, a vytkl chyby, kterých se někteří opakovaně dopouštěli.

28. říjen 1916 byl dnem velmi bouřlivým se silným větrem téměř znemožňujícím udržet letoun v přímém směru. Přesto Boelcke s pěticí svých mužů startuje k bojovému letu. Po několika minutách se před nimi vynořuje skupina nepřátelských strojů. Boelcke vede své letce na zteč, neboť se zdá, že pro ně budou snadnou kořistí. Letouny Jasta 2 útočí, Boelcke má mírný náskok před ostatními. Po několika výstřelech účtuje se svým v pořadí již 40. soupeřem, jehož sestřel mu lze potvrdit. Ale to si již vybírá další stroj, který se má stát jeho zamýšlenou kořistí. Avšak v témže okamžiku se Boelckeho stroj dostává do těsné blízkosti jednoho z letounů jeho jednotky. Snad o sobě vzájemně netuší, snad náhlý poryv větru nebo zlomek nepozornosti jednoho z obou německých letců útočících na týž cíl jsou příčinou toho, co se zdálo neodvratné — letoun Erwina Böhmeho naráží do horní nosné plochy Boelckeho Albatrosu. Nejprve Boelcke opouští svou kořist a velkým obloukem mírně klesá, nesnáží se však svůj sestup nějak korigovat. V tom se jeho horní nosná plocha odděluje od trupu a neovladatelný stroj i s pilotem se zřítí téměř kolmo k zemi...

Erwin Böhme, jehož podvozek zachytil o Boelckovo horní křídlo, z kolize vyvázl bez zranění. (Pronásledovaným letounem byl stroj D.H.2 Lanoe Hawkera od 24. squadrony RFC, který se později stal 11. obětí Manfreda von Richthofena. Ke kolizi došlo nad oblastí Bapaume). Böhme se 18. 8. 1917 vrátil k Jasta 2 (kterou na vlastní pochopitelnou žádost opustil) jako její v pořadí již 4. velitel. Avšak jeho nervy byly stále ještě silně narušeny vzpomínkou na havárii a smrt svého velitele a přítele. Přesto se postupně vypracoval na oblíbeného představeného své jednotky (resp. nyní již Jasta „Boelcke"), k čemuž přidal i 24 ověřených vítězství. Ruleta osudu však zasáhla i jej, kdy téměř rok, měsíc a den po Boelckově smrti byl sestřelen protiletadlovým dělostřelectvem.

. . . Boelckeho pohřeb se konal v katolické katedrále v Cambrai 3. 11. 1916. Jeho rakev byla položena v malém salónku, který byl zasypán květy od jeho zármutkem sklíčených krajanů. Mnohé z věnců nenesly německý nápis — byly anglické. Čtyři britští důstojníci z P.O.W. zajateckého tábora v Osnabrücku přinesli věnce osobně. Přes linii fronty, riskujíce svůj život, přilétlo několik odvážných britských kavalírů, kteří na letiště v Lagnicourtu svrhli vavřínový věnec, vzdávajíce tak hold velkému německému letci. Na jeho stuhách byla napsána tato slova: „Na počest kapitánu Boelckemu, našemu odvážnému a rytířskému nepříteli. Od britské RFC".

Von Richthofen ve svém dopise matce o pohřbu O. Boelckeho napsal: „Pohřeb to byl takový, jako by byl pohřbíván princ." A kdosi později jeho slova doplnil. Princ byl mrtev — nastoupil „Rudý baron" Manfred von Richthofen.

Další vyznamenání O. Boelcke v textu neuvedená:
Řád dynastie Hohenzolernů
Pruský rytířský kříž s meči
Pruská medaile za záchranu života
Bavorský záslužný řád 4. stupně s meči
Vojenský záslužný řád rytíře Württemberského
Albertův rytířský kříž 1. a 2. stupně s meči
Friedrichův kříž 2. stupně
Bulharský řád za udatnost 4. tř., 2. stupně
Turecká Imtiazova stříbrná medaile
Turecká válečná medaile
Německý pilotní odznak
Turecký pilotní odznak



Pohled na příď letounu odhaluje jeho zajímavé a neobvyklé tvary.

Frontal view of the same machine.

360. peruť RAF

Daniel Petz

Články o historii jednotlivých leteckých útvarů obvykle představují čtenářům HPM význačné jednotky působící na té či oné straně fronty v průběhu první a druhé světové války. Jednotka, o níž bude řeč dnes, byla založena v roce 1966 a je nejmladší perutí RAF. Přesto se domnívám, že díky své jedinečnosti stojí za pozornost čtenáře. Plastikové modeláře možná zaujmou poněkud bizarní tvary Canberry T 17, resp. T 17A, dnes jediného typu ve výzbroji 360. peruti, a někteří snad i zauvažují o zajímavé, a nikoli nezvládnutelné konverzi.

Nedávná válka v Perském zálivu přesvědčivě dokumentovala obrovský pokrok, kterého bylo (především na Západě) dosaženo ve vedení radioelektronického boje. Zvlášť kontrastní je srovnání současných prostředků REB s technikou používanou za druhé světové války. Skutečnost, že tento druh vojenské aktivity bude hrát stále důležitější roli ve všech budoucích vojenských operacích, byla zřejmá již v polovině padesátých let. To si jasně uvědomovali i tehdejší odpovědní činitelé britského letectva a námořnictva. Záhy se ukázalo, že bude nutno upravit některé letouny tak, aby byly schopny sloužit vlastním jednotkám pro simulování radioelektronického boje. Vzhledem k tomu, že se požadavky na provádění těchto aktivit u RAF a Royal Navy v té době poněkud lišily, měly obě složky britských ozbrojených sil svoje letouny „hrající" vlastním jednotkám nepřítele. U královského námořnictva byly stroje takovéhoto určení soustředěny především u 831. peruti, RAF disponovala několika jednotkami, vyčleněnými pro tuto činnost. Jako příklad jednotky určené pro nácvik a simulování REB můžeme uvést například 97. peruť RAF (v současné době již rozpuštěnou). Výzbroj těchto jednotek byla dosti rozmanitá. Obvykle byly používány nejrůznější modifikace letounů používaných v řadové službě jako například D.H. 112 Sea Venom či Fairey Gannet u námořnictva nebo Vickers Varsity u letectva. Takto modifikované letouny však ne vždy zcela vyhovovaly požadavkům, které na ně byly kladeny, nehledě na skutečnost, že typová nejednotnost byla pro obě složky ozbrojených sil zbytečně drahým přepychem.

Protože rivalita mezi britským letectvem a námořnictvem byla spíše utopickým snem komunistických politruků než reálnou skutečností, došlo záhy k jednání obou zainteresovaných stran o výběru jednotného typu letounu vhodného pro simulování letounů nepřítele a jejich radioelektronických aktivit.

Základem pro letoun, který by splňoval požadavky zástupců obou budoucích uživatelů elektronického „speciálu", se stala původně bombardovací Canberra B.2. Do trupu byla zabudována elektronika umožňující simulovat většinu známých typů letadel předpokládaného nepřítele. Úprava se, mimo jiné, projevila i změnou vnějších tvarů draku, zejména v přední a spodní části trupu. Takto modifikované Canberry byly označeny T.17.

Současně s vývojem specializovaného letounu byla 1. dubna 1966 zformována ve Wattonu nová jednotka označená jako 360. (společná) peruť. Personál jednotky byl sestaven z příslušníků Royal Air Force a Royal Navy v poměru tři ku jedné.

Počátečním úkolem jednotky bylo vycvičení dostatečného počtu vlastního létajícího personálu. K tomu měla peruť k dispozici jednu Canberru T-4 a několik letounů téhož typu verzí B.2 a B.6. 19. září přilétla do Wattonu první modifikovaná Canberra T-17. S postupným zvyšováním počtu letounů této verze došlo u peruti k vyřazení ostatních variant Canberry, respektive k jejich převedení k jiným útvarům, jako například ke 231. operačně přeškolovací jednotce apod. Některé Canberry B.2 byly přestavěny na verzi T-17 a poté se objevily zpět u 360. peruti. Do podzimu 1967 sestávala výzbroj výhradně z typu Canberra T.17.

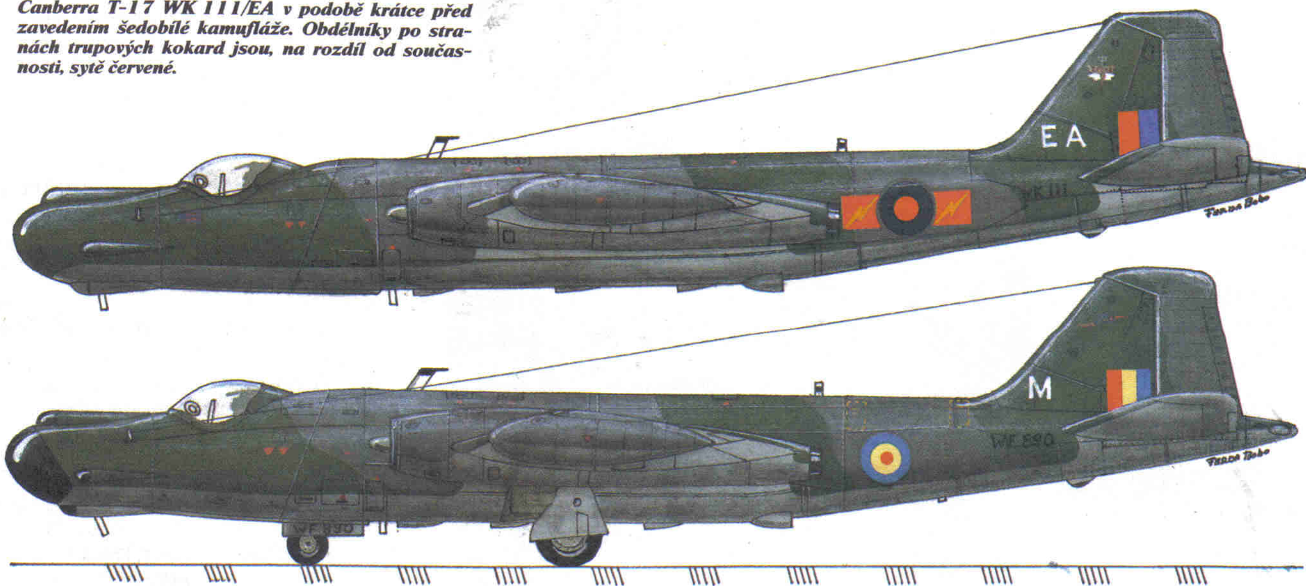
Dosažení operačního statutu jednotky umožnilo rozpustit 831. peruť Royal Navy jakož i 97. peruť RAF a jejich úkoly přesunout na bedra nové 360. perutě. Původním záměrem ministerstva obrany Velké Británie bylo vytvořit celkem dvě jed-



Canberra 360. perutě označená WJ 607/EB byla vyfotografována v červnu 1992 na holandské základně Gilze Rijen.

Canberra WJ 607/EB from 360. Squadron was phographed in June 1992 at the Gilze Rijen base in Holland.

Canberra T-17 WK 111/EA v podobě krátce před zavedením šedobílé kamufláže. Obdélníky po stranách trupových kokard jsou, na rozdíl od současnosti, sytě červené.









Canberra T-17 WF/M v podobě z roku 1971 ukazuje starší podobu výsostných znaků a původní emblém na SOP.

notky určené pro simulaci nepřátelské letecké a radiolektronické činnosti s tím, že 360. peruť by operovala v evropském prostoru, zatímco další jednotka stejného určení by měla základnu v Singapuru a uspokojovala by potřeby britských ozbrojených sil rozmístěných na východ od Suezu. Tato jednotka byla skutečně na jaře 1967 zformována. Její domovskou základnou se stal Watton. Když však bylo v průběhu roku 1967 rozhodnuto stáhnout všechna britská vojska rozmístěná východně od Suezského průpravu, stala se peruť, jíž bylo přiděleno číslo 361., nepotřebnou a záhy rozpuštěna.

V dubnu 1969 se 360. peruť stěhuje z Wattonu na základnu RAF Cottesmore a v srpnu 1975 do Wytonu. Tato základna je domovem 360. perutě do dnešních dnů.

Lze předpokládat, že 360. peruť se svými dvanácti Canberrami T-17, resp. T-17A zůstane poslední britskou jednotkou vyzbrojenou tímto, dnes již poněkud stárnoucím typem.

V současné době náleží jednotka do stavu 18. (pobřežní) skupiny, uvnitř které tvoří spolu s 1. fotoprůzkumnou jednotkou, 51. a 100. perutí a 231. operačně přeškolovací jednotkou kompozitní Wing Wyton.

Zbarvení a označování letadel 360. perutě:

Canberry T-17 nesly zpočátku kamuflážní schéma sestávající z tmavé zelené a tmavé mořské šedé na horních plochách a světle šedé zespodu. Přechod mezi oběma tmavými odstíny byl neostrý, spodní světlou barvu ohraničovala ostrá linie. Použité barvy byly lesklé, později vlivem povětrnostních podmínek, polomatné. V průběhu služby — obvykle při revizích — dostávaly letouny postupně kamufláž novějšími matnými nátěrovými hmotami, které se však postupem času „olétaly" a staly se rovněž polomatnými.

Výsostné znaky byly používány v provedení s bílým mezikružím zhruba až do roku 1972. Od této doby byly kokardy postupně nahrazovány modro/červenými, opět většinou v průběhu revize.

V současné době létají Canberry 360. perutě ve zbarvení charakteristickém např. pro těžké bombardovací a tankovací stroje Victor: horní a boční plochy kryje šedobéžová barva označovaná jako „hemp", spodní plochy jsou světle šedé (light aircraft grey). Výsostné znaky jsou v provedení bleděmodrá/růžová.

Emblém jednotky tvořilo zpočátku modré číslo „360" proťaté červeným klikatým bleskem. Pozdějším (a dosud užívaným) znakem jednotky je pestrobarevný motýl sedící na modrém trojzubci. Emblém je nesen v horní části svislé ocasní plochy. Součástí označení 360. peruti jsou též dva červené (v současné době růžové) obdélníky se žlutými, úhlopříčně je protínajícími blesky, umístěné po obou stranách trupových výsostných znaků.



Havárie bombardéru P 1503

JUDr. Jiří Sehnal, Jiří Rajlich

Tento krátký článek si vzal za cíl uvést na pravou míru havárii bombardéru Albemarle, dříve omylem přičítanou našemu pilotu F/O Taudymu. Materiál byl připraven po osobních konzultacích autora se samotným J. Taudym.

„V uvedený den," vzpomíná Jaroslav Taudy, někdejší instruktor 305. výcvikové letecké jednotky (FTU), „jsem se svým dvoumotorovým bombardérem Albermarle P 1503 vykonal hodinový let, přičemž jako druhý pilot se mnou letěl velitel perutě, Angličan S/L Curry. Po přistání jsem měl nějaké vyřizování formalit v budově velitelství, která byla na protilehlém konci letiště. Vypravil jsem se tam, zatímco velitel se zdržel s mechaniky u letadla.

V době letového provozu byl zákaz přecházení přes letiště, a proto jsem je celé obcházel. Zpravidla jsme v podobných případech obcházeli plochu ze severu, ale tentokrát, nevím proč, jsem šel jižní stranou. Tak se stalo, že jsem se nepotkal s majorem Gruzdinem, jeho mechanikem kapitánem Alexejevem a navigátorem, jehož jméno jsem bohužel již zapomněl.

S těmito třemi sovětskými důstojníky šel ještě náš kuchař, český poddůstojník, zapůjčený čs. obrněnou brigádou (čet. František Drahovzal — pozn. aut.) Toho dne mu major Gruzdin slíbil, že ho vezme nahoru. U letounů se skupinka potkala s velitelem a Gruzdin, který využil mé nepřítomnosti, žádal S/L Curryho, zda by si nemohl vzít na let moje letadlo. Sovětský důstojník mě totiž podezříval, že mám stroj s nějakou zvláštní úpravou. Nebyla to sice pravda, ale já jsem ho s tím v minulosti škádlil a odmítal jsem mu svůj letoun půjčit. Squadron leadr nic netušil a povolil Gruzdinově posádce, aby si vybrala letoun, jaký chce.



Samozřejmě, že o kuchařově výletu nepadlo ani slovo. Chlapec také počkal schovaný, až velitel odejde, a teprve poté nastoupil do letounu, který krátce nato odstartoval.

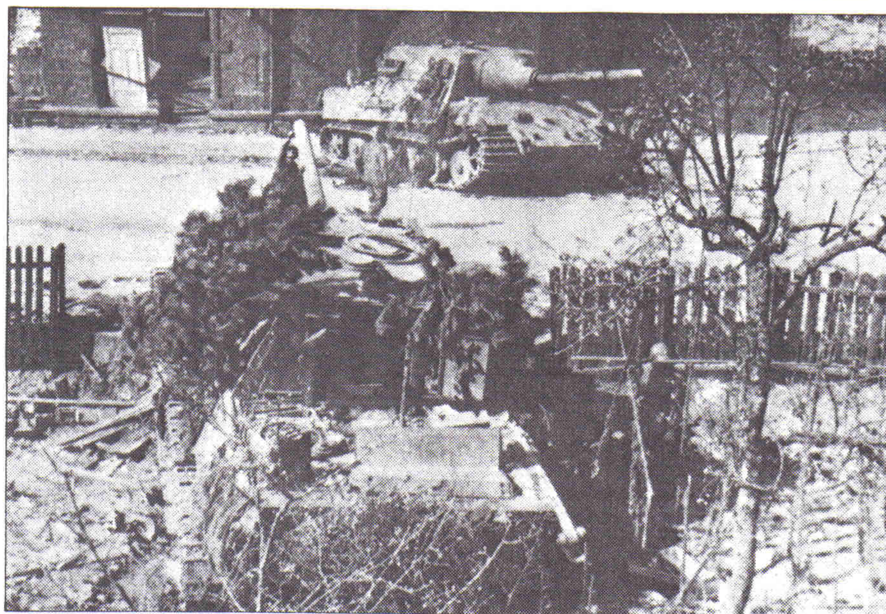
Já jsem nic netušil a po vyřízení administrativy jsem šel na oběd. V důstojnické jídelně jsem seděl u stolu s velitelem, když přišla spojka, že máme telefon. Šel jsem to vyřídit. Volala policejní stanice, jestli máme všechny letouny na letišti. Já jsem jim říkal, že ano, ale mezitím přišel Curry a pověděl mi, že major Gruzdin odstartoval. Rychle jsem druhým telefonem zjišťoval, zda se už vrátil, ale mezitím nám z policie řekli, že dvoumotorový letoun havaroval asi 90 mil od našeho letiště.

Zavolali jsme s velitelem technického důstojníka a autem jeli na místo. K nehodě došlo poblíž Kenmoru. Protáhlé jezero je z obou stran sevřeno vysokými kopci a na jeho břehu byl hotel, do kterého jsme i se sovětskými posádkami několikrát zavítali. Jeden místní rybář nám pak vyprávěl, jak se všechno seběhlo. Právě když se svou loďkou vesloval přes jezero, objevil se nad kopcem dvoumotorový letoun, který se střemhlav spustil skoro až k hladině, zase se zvedl a překonal protější sráz. Tímhle způsobem nalétl nešťastný Gruzdin nad hladinu jezera asi pětkrát. Při posledním průletu však při vybírání ztratil rychlost a narazil do svahu nad jezerem.

Letoun se celý roztříštil. Vyškrábali jsme se až na místo, kde již v té chvíli bylo několik lidí, ale letadlo bylo rozbité na malé úlomky, právě tak, jako těla celé posádky. Že kromě letců byl v letadle i náš kuchař, jsme se dozvěděli teprve od mechaniků na letišti.

Závěr vyšetřovací komise zněl později zcela jasně, nehoda byla způsobena výlučně leteckou nekázní. Vzpomínám si ještě, že na pohřeb do Dundee přijel i sovětský velvyslanec ve Velké Británii. Popsaná nehoda byla jediná, kterou za mého působení sovětští letci v Anglii měli."

Když jsem se probíral zápisníky letů tohoto vynikajícího pilota, jakým byl Jaroslav Taudy, který je posledním žijícím ze skupiny Králů vzduchu, který za války v Anglii létal na více než sto typech a který, kromě toho, že vedl přeškolování sovětských posádek na Albemarly, odlétal také plnou operační túru u 68. perutě nočních stíhačů, považoval jsem za nutné uvést na pravou míru nepravdivé údaje o nehodě, které se vůbec nezúčastnil. Nepovažuji za správné, aby se podobným způsobem snižovaly skutečné zásluhy našich západních letců, kterým naše moderní dějiny zůstávají stále mnoho dlužny.



Jagdtigery JgPz 512 na západní frontě. Foto: US Army

Jagdtigers of the JgPz 512 on the Western Front. Photo: US Army

Jagdtiger

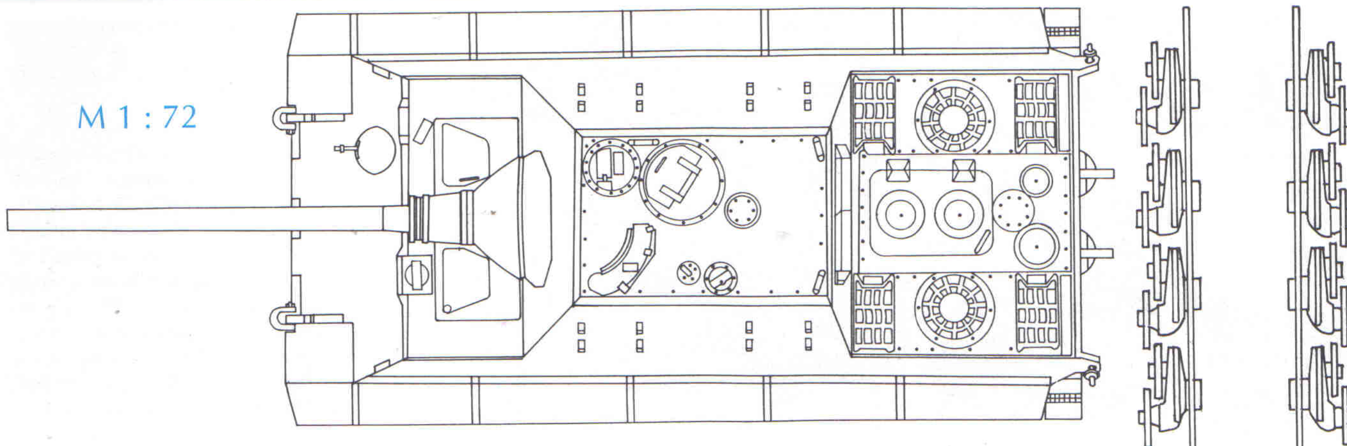
Ivo Pejčoch

Dějiny obrněné techniky přinesly typy, vyráběné v mnohatisícových sériích, i takové, které vznikly v pouhých desítkách kusů nebo dokonce v jednotlivých exemplářích. Je proto až s podivem, že tato skutečnost se v řadě případů neobráží v zajímavosti a atraktivnosti vozidla, mnohé velkosériové typy stojí na okraji zájmu autorů odborných publikací i výrobců plastikových modelů, naopak některé stroje, vzniklé v zanedbatelném množství jsou na výsluní jedněch i druhých. K této kategorii patří i jeden člen rozvětvené vývojové rodiny těžkého tanku Pz. Kpfw VI Tiger, těžký stíhač tanků, známý jako Jagdtiger.

Po počátečních až nečekaných úspěších strategie bleskové války přišlo nemilé vystřízlivění. Vedle jiných druhů zbraní zabřeďávaly do problémů i tankové divize. Německé továrny sice dokázaly vyvinout a vyrábět kvalitní typy středních a těžkých tanků a průběžně je modernizovat, ovšem rozsahu produkce protivníků nemohly dosáhnout. Wehrmacht tak stál zejména na východní frontě proti ohromné tankové mase, kterou nedokázal vyrovnat. Urychleně se hledaly prostředky na eliminaci tohoto handicapu. Jedním z nich měla být rozsáhlá stavba samohybných děl, méně náročných na materiál, finanční náklady i počet výrobních hodin. Lehké stíhače již na stránkách HPM popsal pan Francev, těžkému typu Elefant se věnoval článek v čísle 2/91. Nyní se zaměříme na další z těžkých samohybných protitankových děl, pojmenované Jagdtiger, přes nevelký rozsah operačního nasazení proslulé zejména díky skutečnosti, že šlo o dosud nejtěžší bojové vozidlo, zavedené do sériové výroby.

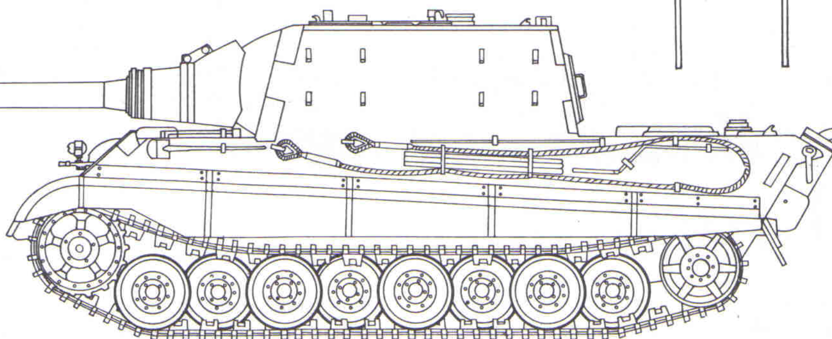
Jeho historie se začala odvíjet na jaře 1942, kdy sám Adolf Hitler vydal nařízení k dokončení vývoje taženého protitankového kanónu ráže 128 milimetrů. V průběhu zkoušek zbraně byly otestovány i podkaliberní střely ráže 88 a 105 milimetrů. Počátkem roku 1943 je rozhodnuto tento výkonný kanón instalovat na tankový podvozek a podle propozice vrchního velitelství wehrmachtu z 21. března 1943 tak vytvořit „těžký Sturmgeschütz“. V té době přicházely v úvahu pro základ nového vozidla pouze dva typy tanků, střední Pz. Kpfw V Panther a těžký Pz. Kpfw VI Tiger. Po zvážení všech pro a proti se nakonec vývojové práce soustředily na vhodnější těžký Tiger. V případě Pantheru došlo pouze ke stavbě dřevěného modelu, pak se program tímto směrem zastavil. Dřevěný model samohybného stíhače na bázi podvozku tanku Tiger byl předveden 20. srpna 1943 ve východopruském Arysu, po schválení dalšího vývoje a doladění projektu je postaven prototyp, jehož zkoušky začaly oficiálně 6. dubna 1944 na pokusné základně pozemních vojsk Kummersdorf. Vozidlo působilo vskutku impozantně, využívalo podvozkové skupiny těžkého tanku Tiger II Ausf. B, známého pod bojovým jménem Königstiger (Královský tygr). Podvozek měl na každé straně devět dvojitých pojezdových kol, z nichž pět se nacházelo v jedné řadě a zbývající čtyři v další řadě za nimi. Místo tankové věže byla na korbě umístěna pevná nástavba jednoduchého krabicovitého tvaru, svařená z extrémně silných pancéřových desek. Čelní pancíř nástavby dosahoval neuvěřitelných 250 milimetrů! Čelní strana spodní části korby měla tloušťku 150 milimetrů, boky a zadní stěny vozu 80 milimetrů, strop bojového prostoru a jejího dno 40 milimetrů. Zadní stěna nástavby nesla dvoukřídlá mohutná vrata, sloužící kromě vstupu do vozidla k nakládání munice a dalšího materiálu. Na střeše nástavby se nacházely dva poklopy, z nichž menší v pravém předním rohu byl uzpůsoben k vysunutí binokulárního dělostřeleckého zaměřovače. Boky nástavby se ježily pravidelně rozmístěnými háky, montovanými již během výroby. Na ně se zavěšovaly náhradní články pásů, jednak tvořící nezbytný materiál pro opravy, jednak dodatečné pancéřování bojového prostoru. Na předku i zadní části stroje byly uchyceny dva páry vlečných ok. Menší úchyty, rozeseté po vnějších částech vozidla, byly používány k uchycení vlečných ocelových lan, sekery, pily, rýče a dalších potřeb.

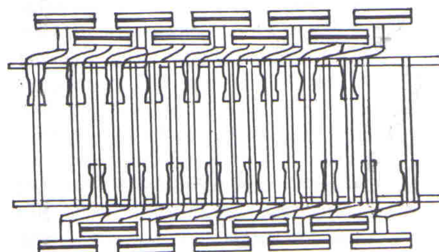
Hlavní výzbroj stíhače představoval protitankový kanón PaK 44/L55 ráže 128 milimetrů o délce hlavně 55 ráží. Pro tuto zbraň se nakládalo čtyřicet kusů dělené munice, šlo buď o protipancéřové granáty PzGr 43 o účinném dostřelu do 4 000 metrů nebo o trhavé granáty SpGr L/5,0, kde je udáván účinný dostřel až 8 000 metrů. O vysoké účinnosti kanónu svědčí výsledky střeleckých zkoušek, podle nichž na vzdálenost jednoho kilometru prorážel protipancéřový granát homogenní ocelový pancíř o tloušťce až 150 milimetrů. Kanón kryl mohutný odlévaný štít, tvarem připomínající tzv. Saukopfblende, použitý u části pozdější produkce Sturmgeschütz III a IV. Pohyb hlavně byl dosti omezený, elevaci vymezovaly hranice -7,5° až +15°, stranový odměr dosahoval 10° nalevo i napravo. Protipěchotní výzbroj zastupoval kulomet MG 34 ráže 7,92 milimetru, umístěný v kulovitém střelišti na pravé straně (při pohledu odzadu) čela korby. Pro něj se vezlo 1 500 kusů střeliva. Existovala možnost nasazení dalšího 7,92 mm kulometu typu MG 42 pro protileteckou obranu, ale jak lze z dostupných fotografií soudit, příliš se této možnosti nevyužívalo. Pohonnou jednotkou byl dvanáctiválcový, vodou chlazený benzínový motor Maybach HL 230 P 30 s uspořádáním do V (úhel válců 60°). Jeho výkon dosahoval při 3 000 ot/min. hodnoty 700 koňských sil, při 2 500 ot/min 600 koňských sil. I ze skutečnosti, že stejný motor poháněl také mnohem lehčí střední typ Panther, je vidět, že Jagdtiger byl značně „podmotorován“, což je známá bolest i dalších těžkých německých typů z druhé světové války. K přenosu energie použili konstruktéři poloautomatické přestavitelné převodovky Maybach Olvar 40 12 16 s osmi stupni vpřed a čtyřmi pro jízdu vzad. V údajích o maximální rychlosti se část autorů zahraničních publikací rozchází, nejnižší údaj hovoří o 35 km/hod na silnici, nejvyšší dokonce o 41,5 km/hod. Nejpravděpodobnější je zřejmě hodnota 38 km/hod na komunikacích, na níž se shoduje nejvíce odborníků. Úctyhodná byla mimo jiné i spotřeba pohonných hmot, na silnici 700 litrů benzínu na 100 kilometrů, v terénu dokonce 1 000 litrů na 100 km. Zásoba 860 litrů paliva tedy umožňovala dojezd asi 120 kilometrů na silnici a jen přibližně 80 kilometrů v terénu. Stejné „výstřelky“ jako v případě maximální rychlosti nám předkládají zahraniční historici i v případě plné bojové hmotnosti vozidla. Zde se pohybují jejich údaje mezi 70 až 75 tunami, správný bude zřejmě 75 tun, který publikují zejména němečtí odborníci. Elektrické systémy stíhače pracovaly s napětím 12 voltů. Posádka se skládala z šesti mužů, v prostoru hranaté věže měli svá místa velitel, střelec kanónu a dva nabíječi, v přední části korby se nacházeli nalevo řidič a napravo radista, plnící zároveň i funkci kulometčíka. K nástupu do vozidla a k jeho opuštění sloužil každému z těchto dvou mužů lichoběžníkový poklop, umístěný na stropu korby vlevo a vpravo od kanónu. Fotografie dokazují, že část produkce popisového vozu nesla na čelní straně korby sklopnou vidlicovitou přepravní podporu hlavně. Kromě popisované verze vznikly i dva experimentální prototypy Jagdtigeru, využívající podvozkové skupiny, navržené týmem známého profesora Arthura Porsche. Porsche použil jiného systému zavěšení, navíc přední řadu



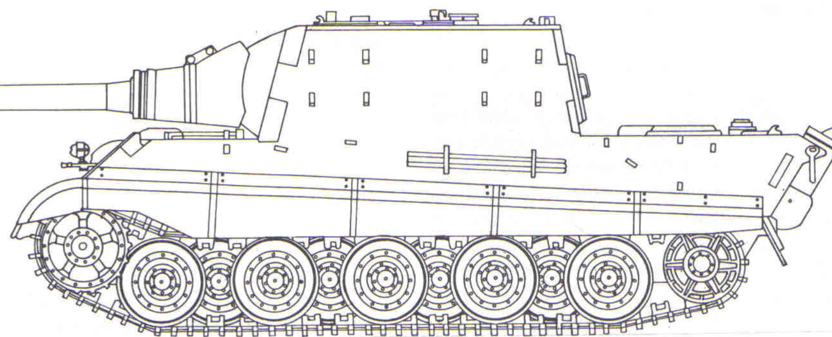
Vpravo nahoře podvozek Porsche.

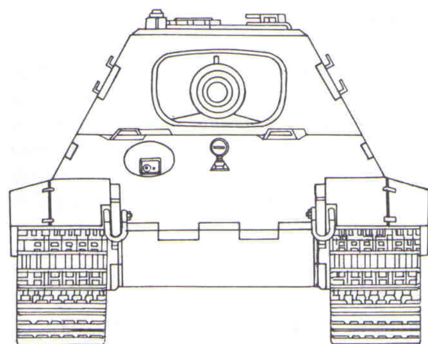
Vpravo bokorys Jagdtiger Porsche.

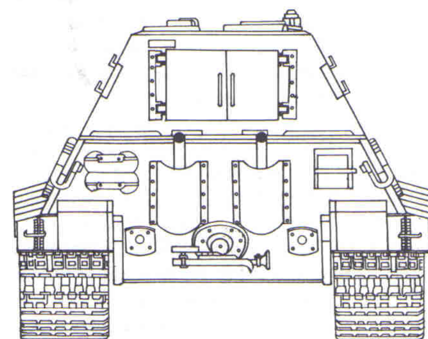




Podvozek Henschel.





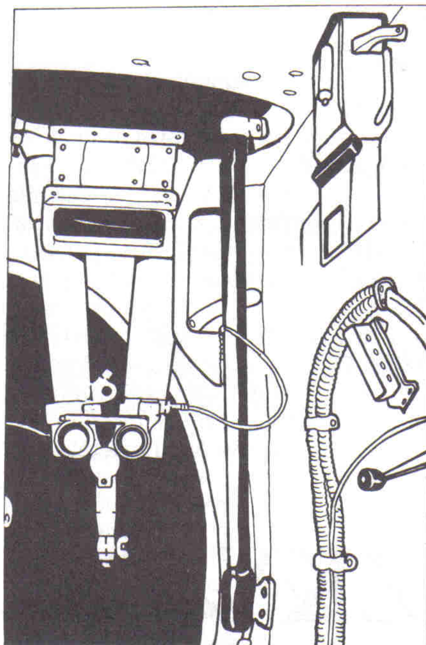


podvozku tvoří čtveřice jednoduchých pojezdových kol, stejně jako zadní řadu (posunutou do mezer mezi předními koly stejně jako u systému Henschell). Údajně se připravovala desetikusová série a na pancéřových korbách prý začala práce, ale nakonec vznikly jen zmíněné dva prototypy a v produkci se dále nepokračovalo. Porscheho Jagdtigery zařadil do svého stavu Pz. JgAbt 653, o němž bude řeč dále, a patrně bojově využil. Oba vozy skončily svou existenci rukou vlastních osádek, které je před příchodem Spojenců zlikvidovaly náložemi trhavin.

Po ukončení zkoušek, které zanechaly celkem příznivý dojem, již probíhala sériová výroba. Sám Hitler svým rozkazem z 12. října 1944 nařídil výrobu prvního produkčního bloku celkem 150 kusů, přičemž tempo mělo dosáhnout 30 strojů měsíčně (v první etapě). Náběh výroby však probíhal již od července toho roku. Pancéřové pláty na těžké stíhače, které dostaly jméno Jagdtiger (stíhací či lovecký tygr) vyráběly ocelárny Krupp Essen, Bergische Stahlindustrie Remscheid a Oberhütten Malapane. Vozidla sama vznikala v továrně Niebelungenwerke (Steyer-Daimler-Puch) v St. Valentinu, kam Henschel převedl výrobu tohoto modelu. Do konce roku 1944 se podařilo dokončit čtyřicet osm Jagdtigerů, produkce pokračovala přes mnohé problémy až do února 1945. Vedle ustavičných potíží se subdodávkami, nedostatkem materiálu a nálety přišel nedostatek hlavní zbraně — 128 mm kanónu. Jejich výroba zoufale vázla z důvodů spojeneckého bombardování a dalších příčin. Technici Henschellu našli náhradní řešení, do Jagdtigerů se měly na sklonku války montovat rovněž velmi účinné protitankové kanóny PaK 43/3 L/71 menší ráže 88 milimetrů. Touto, mezi spojeneckými i sovětskými tankisty obávanou zbraní, byly vyzbrojeny například vynikající stíhače tanků Jagdpanther, vzniklé na bázi středního tanku Pz V Panther. Na jaře 1945 bylo vše připraveno k další produkci Jagdtigeru v nové úpravě, ale není zdokumentováno, zda nějaký takový stíhač vůbec do kapitulace vznikl. Přesné číslo skutečně postavených stíhačů Jagdtiger nelze uvést, podle většiny německých pramenů jich opustilo brány výrobního závodu asi sedmdesát.

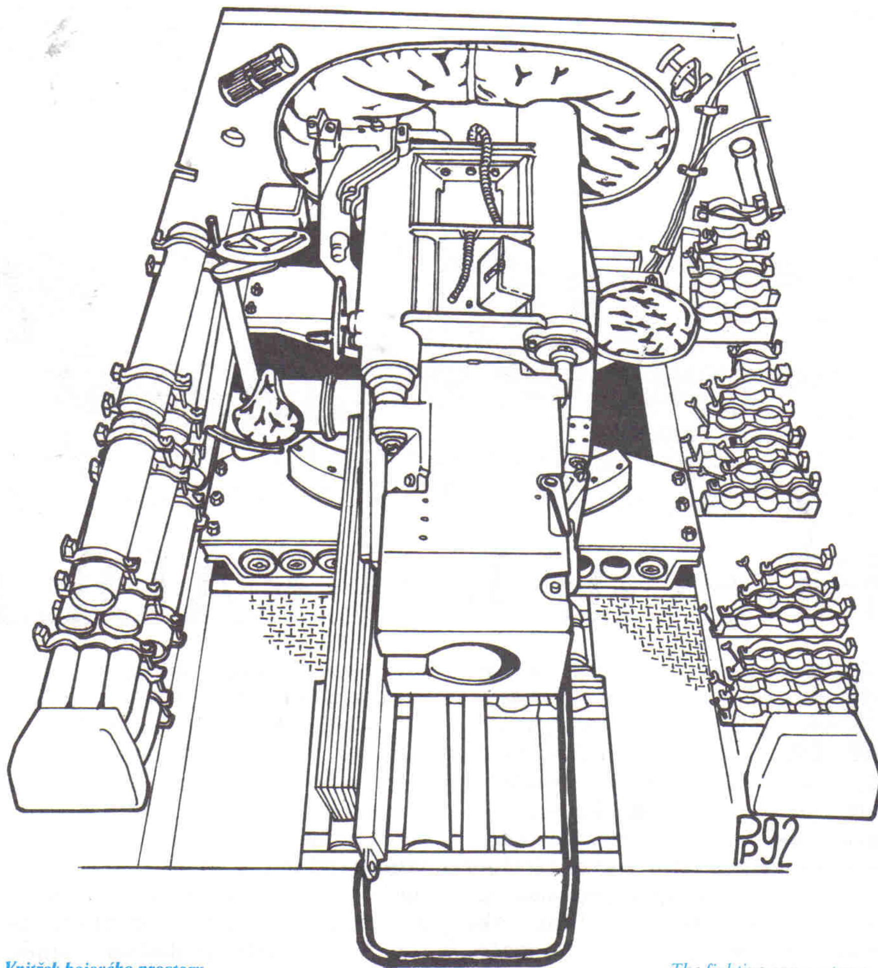
Vzhledem k době zahájení výroby a omezenému množství vyrobených kusů, pochopitelně tento typ mnoho válečné slávy již vydobýt nemohl. Přesto v oblastech, kde došlo k jeho nasazení, vzbudil oprávněný respekt u posádek protivníkových tanků a další obrněné techniky. Čelní pancíř, blížící se tloušťkou bočnímu pancéřování bitevních lodí, poskytoval německým tankistům skutečně kvalitní ochranu, stejně jako boční pláty, srovnatelné s pasívní ochranou těžkých křižníků. Takovéto monstrum, navíc vyzbrojené účinným velkorážním kanónem, bylo skutečně těžké zdolat. Největším nepřítelem hitlerovských kolosů se tak stalo letectvo.

Jagdtigery zařadily do výzbroje jen dvě operační jednotky. Šlo o sPz. JgAbt 653 (Schwere Panzer Jagd Abteilung) postavený v prosinci 1944. Tato jednotka zasáhla s devíti Jagdtigery do známé operace v Ardenách. Dále se sporadicky její těžké stíhače tanků zúčastnily bojů



Pohled na dělostřelecký binokulární zaměřovač v interiéru vozidla.

The binocular telescope in detail.



Vnitřek bojového prostoru.

The fighting compartement.

proti Američanům, v jižním Německu, poslední Jagtigery sPz. JgAbt 653 kapitulovaly v okolí Harzu. sPz. JgAbt 512 nabyl oficiálně operačního statutu 11. února 1945 v Padebornu, formoval se již koncem roku 1944. 10. 3. část jednotky útočí v oblasti legendárního mostu přes Remagen, v dubnu probíhají boje v okolí Unny, kde také nakonec sPz. JgAbt 512 kapituluje. Devět strojů je předtím odesláno do Rakouska a převedeno pod velení jednotek SS. Tyto Jagdtigery absolvují ještě 9. května 1945 odpoledne tankovou bitvu se sovětskými jednotkami. Teutonští giganti vycházejí z jednoho z posledních tankových soubojů na evropském válčišti vítězně a zanechávají na bojišti několik hořících středních tanků KV 85. Brzy nato jsou dva poslední bojeschopné Jagdtigery v Rakousku eliminovány americkými oddíly.

Svým majestátním vzhledem i faktem, že bylo možno použít součástí z již vyráběných stavebnic, přivedl tento stíhač tanků několik renomovaných firem k tomu, že jej začaly vyrábět coby plastikový model. V měřítku 1:76 produkuje Jagdtiger Fujimi, vyžádá si určité úpravy, stejně jako dvaasedmdesátina Esci. V královském měřítku bojové techniky, pětatřicetinách, je na trhu nepříliš drahý kit japonské Tamyi. Ten je bohužel poznamenán dobou svého vzniku a zaslouží různé úpravy, a dodělávky, jako základ stavby však použít lze. Přes nevelký počet vyrobených kusů kupodivu Jagdtiger obohacuje expozice nejednoho muzea pozemní bojové techniky. Pochopitelně se nalézá v legendárním muzeu Aberdeen v USA, na evropské půdě je možno jej shlédnout ve francouzském Saumouru či britském Bovingtonu. Údajně se jeden kus zachoval i v těžko dostupné ruské expozici na základně Kubinka poblíž Moskvy.

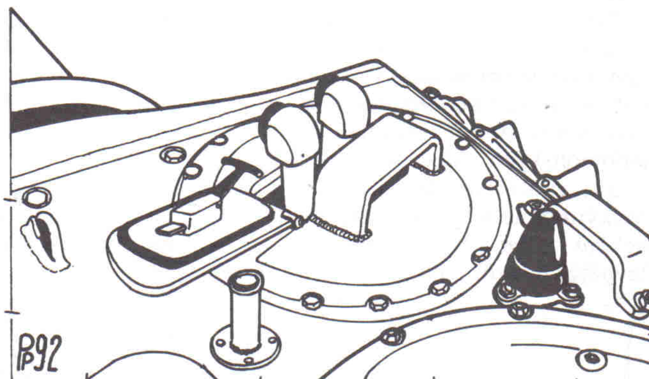
Základní údaje:

hmotnost	75 tun
délka	7,80 m
délka s kanónem	10,45 m
šířka	3,92 m
výška	2,95 m
výkon motoru	700 HP/3 000 ot/min
rychlost	38 km/hod
dojezd	120 km silnice
	80 km terén
průchodivost stoupání	35°
stěna	0,88 m
příkop	2,5 m
posádka	6 mužů



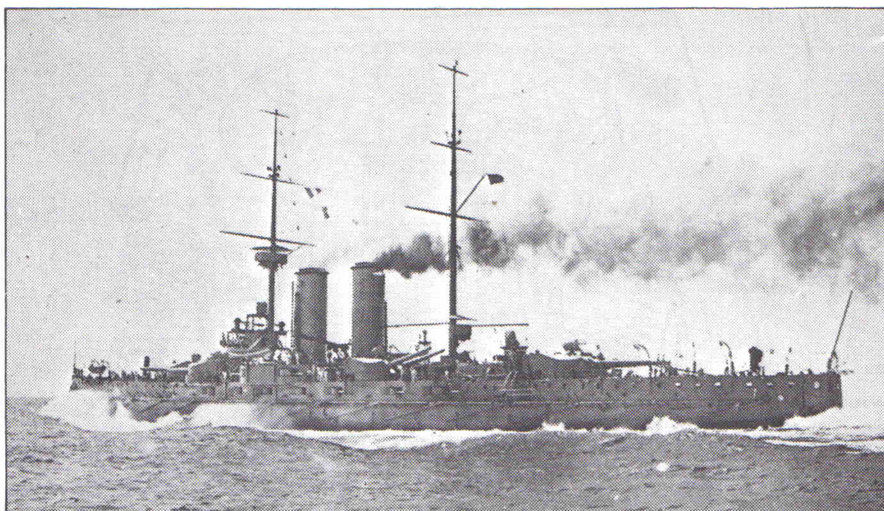
Jeden ze dvou Jagdtigerů s podvozkem Porsche. Foto: Bundesarchiv

One of the two Jagdtigers with the Porsche undercariage. Photo: Bundesarchiv



Vysunutý dělostřelecký zaměřovač.

The outside view of the binocular telescope.



Další pohled na Zrinyi v době zkoušek v roce 1911.
Another fine photo of Zrinyi during the trials in 1911.

Bitevní loď RADETZKY

Ing. René Grégr

Radecký, Radecký, to byl velkej pán, kosti dal vojákům, maso sežral sám . . . tak doprovázeli slovy pěšáci českých pluků tóny oficiálního svižného pochodu c. k. armády, zkomponovaného samotným Johanem Straussem, jenž se přes všechnu melodičnost hodil spíše pro balet než pro mašírující armádu. Však také mnozí kritičtí historikové ji označovali často jako armádu operetní, což však úplně sdílet nemožno, avšak nutno říci objektivně, že pozemní jednotky císaři Františku Josefovi I. za doby jeho panování žádnou slávu nezískaly.

Jinak to bylo ale za kariéry polního maršálka Josefa Radetzkého von Radetz, který se narodil na Klatovsku 2. listopadu 1766 jako syn chudého českého venkovského šlechtice Josefa Radeckého z Radče. Maršál RADETZKY se ani jako mladý důstojník, ani jako starý maršál ke svému českému původu nehlásil a není proto divu, že jeho pompézní pomník na Malé Straně Pražané ihned po převratu v r. 1918 jakožto symbol rakušáctví odstranili.

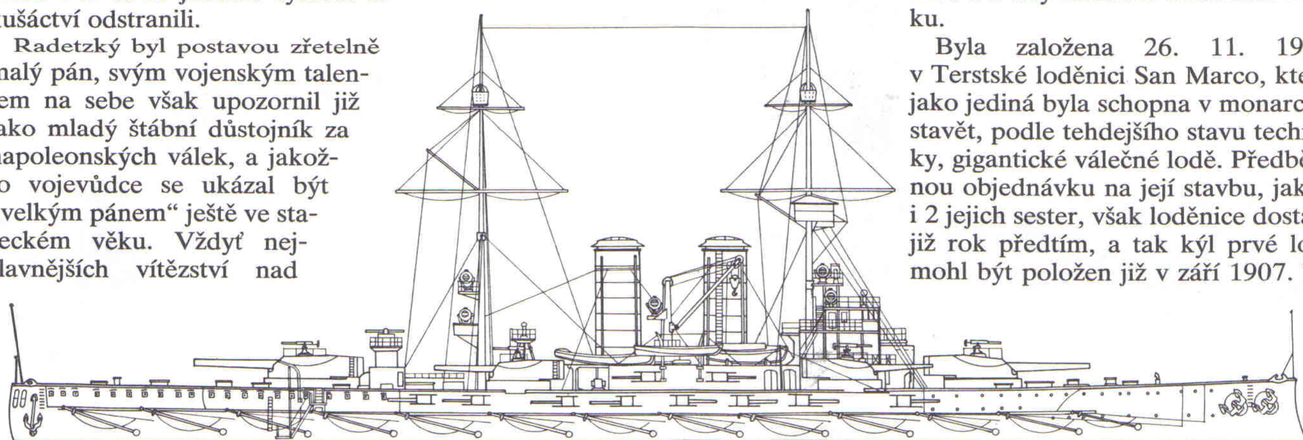
Radetzký byl postavou zřetelně malý pán, svým vojenským talentem na sebe však upozornil již jako mladý štábní důstojník za napoleonských válek, a jakožto vojevůdce se ukázal být „velkým pánem" ještě ve stařeckém věku. Vždyť nejslavnějších vítězství nad italskými vojsky, vedenými tehdy sardinským králem Carlem Albertem, docílil ve věku 82 až 83 let. Císaři tak zachránil Milán, Benátky a celou bohatou severní Itálii na dalších 10 let. Rok po jeho smrti (zemřel 5. ledna 1858) však Habsburkové tato území definitivně ztratili po řadě neslavných bitev, v nichž neúspěšně asistoval sám mladý císař Franz Josef. A poněvadž i v dalších konfliktech, 1. světovou válku v to počítaje, mocnářství žádných mimořádných vojenských úspěchů nedocilovalo, možno říci, že Radetzky byl posledním velikým vojevůdcem monarchie. Není proto divu, že jako poctu křtilo i císařsko-královské námořnictvo vždy své nejmocnější a největší lodi jeho jménem.

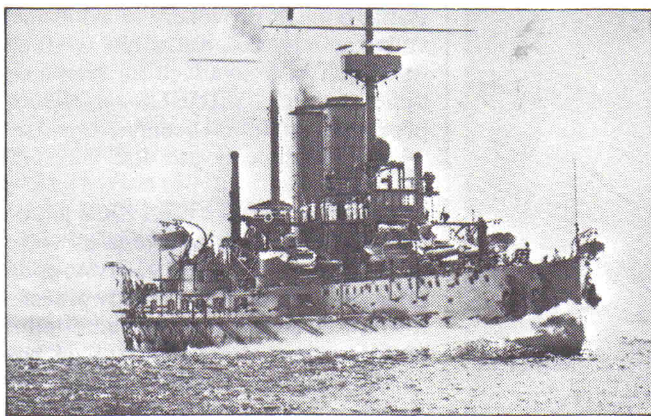
Ještě za jeho života tak byla pojmenována první velká fregata mající již parní pohon a objednaná v Anglii. Byla spuštěna na vodu v Southamptonu 13. dubna 1854 a v témže roce vstoupila do služby jako nejmladší ze 3 největších válečných lodí, tehdy ještě málo významného rakouského námořnictva. Měla výtlak 2 198 t, délku 59 m a jako výzbroj nesla 4 šedesátiliberky a 24 třicetiliberek. Fregata RADETZKY se zúčastnila obou slavných akcí rakouské floty, tj. ve válce svého tehdejšího partnera Pruska s Dánskem v boji u Helgolandu v květnu 1864 a vítězné bitvy u ostrova Visu dne 20. července 1866. Z obou vyšla se „zdravou kůží", nicméně tragický konec v míru se blížil. 20. února 1869 za cvičné plavby právě u ostrova Visu vyletěla tato dřevěná loď do povětří po výbuchu muničního skladiště na zádi. 301 mužů posádky přišlo při explozi o život a pouze 24 se zachránilo. Tato katastrofa se stala největší v celé historii c. k. válečného námořnictva v mírových dobách.

Jméno RADETZKY nemohlo zmizet ze sestavy nyní již sílící c. k. floty, a proto je dostala nová fregata započatá 1870 v Terstu a dokončena 1873. Ta byla větší (výtlak 3 430 t a délka 77 m) a nesla jednotnou výzbroj 15×15 cm děl. Převratné změny techniky ji však učinily brzy zastaralou, a proto sloužila po adaptaci jako školní dělostřelecká loď. Od roku 1908 nesla jméno ADRIA a nikdy více neopustila přístav v Pule, kde byla pevně zakotvena jako učiliště, za války pak pouze jako ubytovna posádek německých ponorek. Po válce Italové její starý trup ihned rozebrali.

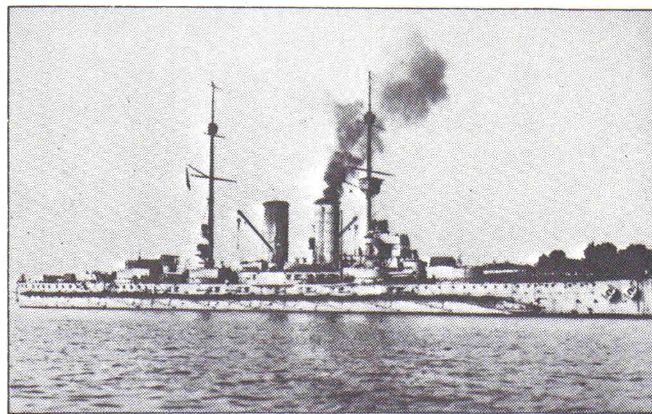
Jméno RADETZKY obdržela však již rok předtím jedna z největších bitevních lodí, které kdy c. k. flota měla ve svém stavu. Její popis i historie nás musí zajímat již více, neboť byla dílem našeho krajana, sloužily na ní desítky našich námořníků a 2 dny dokonce nesla naši vlajku.

Byla založena 26. 11. 1907 v Terstské loděnici San Marco, která jako jediná byla schopna v monarchii stavět, podle tehdejšího stavu techniky, gigantické válečné lodě. Předběžnou objednávku na její stavbu, jakož i 2 jejich sester, však loděnice dostala již rok předtím, a tak kýl prvé lodi mohl být položen již v září 1907. Ta





Příďový pohled na Zrinyi v době přejímacích zkoušek.
Frontal view of Zrinyi during acceptance trials.



Radetzky za války s již instalovanými PL—děly a silnějšími reflektory.
Radetzky during the War, already with AA guns and bigger searchlight's.

dostala jméno následníka trůnu, který byl vášnivým podporovatelem výstavby velké floty a obdivovatelem válečných lodí vůbec. Je proto podivné, že v rozporu s celosvětovou praxí se trojice sester nenazývá třídou ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, která byla započata, spuštěna i dokončena jako první, ale třídou RADETZKY. ZRINYI mohla být stavěna až po uvolnění skluzu spuštěním první lodi, neboť více prostoru tato loděnice neměla.

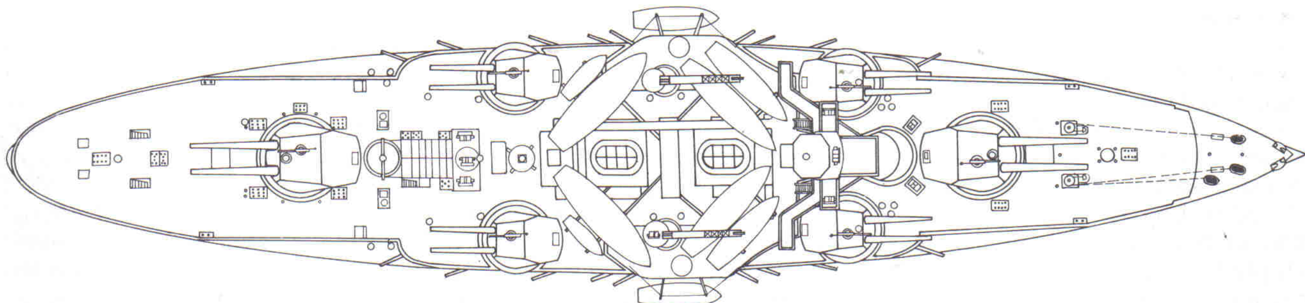
Po dokončení vytvořily všechny 3 sesterské lodi jednotnou divizi, která před válkou platila za velmi silnou, vývojem techniky však již v půli války rychle zastarala. Nemuselo tomu tak být, kdyby na podzim 1905 v komisi, která měla určit bojové vlastnosti plánovaných bitevních lodí sedělo více předvídavých admirálů, kteří by podpořili názor autora projektu na dělostřeleckou výzbroj. Tímto mužem byl mezinárodně uznávaný konstruktér, pražský rodák, ing. S. Popper (mající již tehdy admirálskou hodnost „Generální inspektor stavby lodí" a generálskou hodnost obdržel i po svém penzionování v poválečném Československu). Ten podle přání admirality připravil 5 variant výzbroje s různým počtem a umístěním děl ráže 280 či 305 mm a jejich kombinacemi s děly střední ráže. Sám v souladu s tehdy ještě přísně utajovanou koncepcí projektu slavné anglické bitevní lodi DREADNOUGHT doporučoval na své poněkud menší lodi také jednotnou ráži těžkých děl, a to ráži 305 mm, ve větším počtu, než u tehdy ve světě stavěných nových bitevních lodí, nesoucích všeobecně pouze 4 těžká děla ve dvou dvojčitých věžích. Jím preferovaná varianta měla nést takových děl 6, a to prvou dvojčitou věž na přídi, druhou na zádi, na obou bocích měly být instalovány věže jednohlavňové.

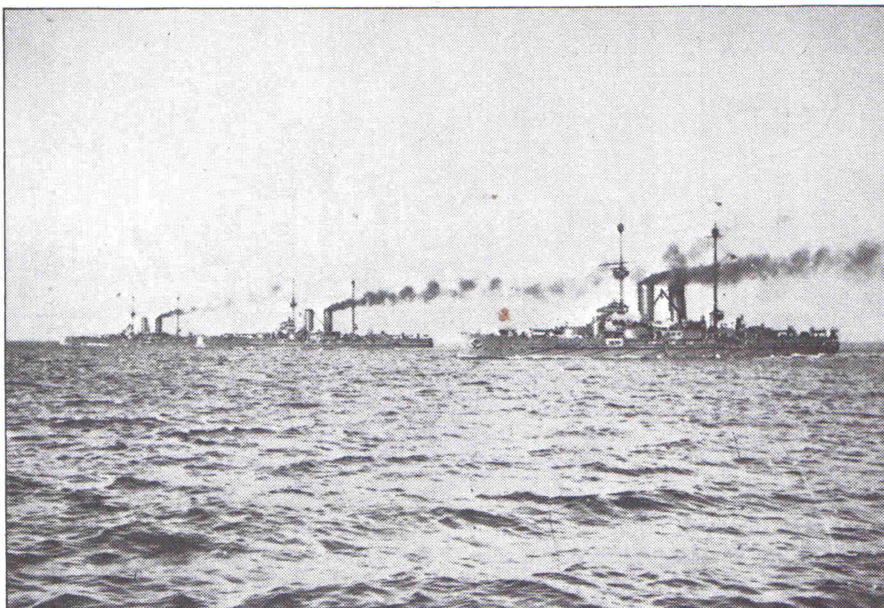
Toto řešení se zdálo admiralitě příliš odvážným, a proto je odmítli pod záminkou, že autor překročil povolený výtlak o 10 %. Namísto toho komise po řadě dalších sezení prosadila variantu se 4 děly 305 mm a 8 děly ráže 240 mm. To byla podle váhy boční salvy bezesporu ještě silnější loď, než navrhoval původně ing. Popper, neboť salva obou dvojčitých 305 mm věží byla doplněna salvou dalších 2 dvojčitých věží ráže 240 mm umístěných na každém z lodních boků. Praxe však brzy a ještě v míru ukázala, že použít dvou těžkých rozdílných ráží na jedné lodi přinášelo dělostřeleckým důstojníkům u dálkoměrů a veliteli lodi tehdy ještě neřešitelné problémy. Při zhruba stejném dostřelu se totiž mísily dopady střel obou ráží na cíl a dálkoměrem je nebylo možno rozlišit. To mělo význam při hodnocení efektu zásahů, neboť podstatně lehčí 240 mm střele silný lodní pancíř odolal, kdežto 305 mm granát jej prorazil. Evidované nesporné zásahy tak měly rozdílný účinek, což mohlo vést k chybnému odhadu pro další vedení boje. Tento nedostatek byl po uvedení prvých takových lodí, mezinárodně označovaných jako „semi-dreadnoughtů" natolik evidentní, že jich bylo celkem postaveno jen něco málo přes tucet a ve stavbě je měly především středomořské mocnosti. Tři z nich pak bohužel patřily monarchii.

Tím nelze říci, že flota nemohla tak nových lodí použít, neboť právě ve Středomoří se mohly tzv. dreadnoughty v roce 1914 lehce spočítat na prstech obou rukou a 3 navíc pluly pod červeno-bílo-červenou rakousko-uhersko vlajkou. Jednotná výzbroj těžkými děly by však umožnila jejich bezproblémové nasazení v jedné bojové linii s vlastními dreadnoughty v případě velké bitvy.

Technická data bitevní lodi RADETZKY (platná i pro sesterské lodi) uvádíme ve zvláštní tabulce, jinak však k technické charakteristice lodi a především k její výzbroji možno uvést ještě toto:

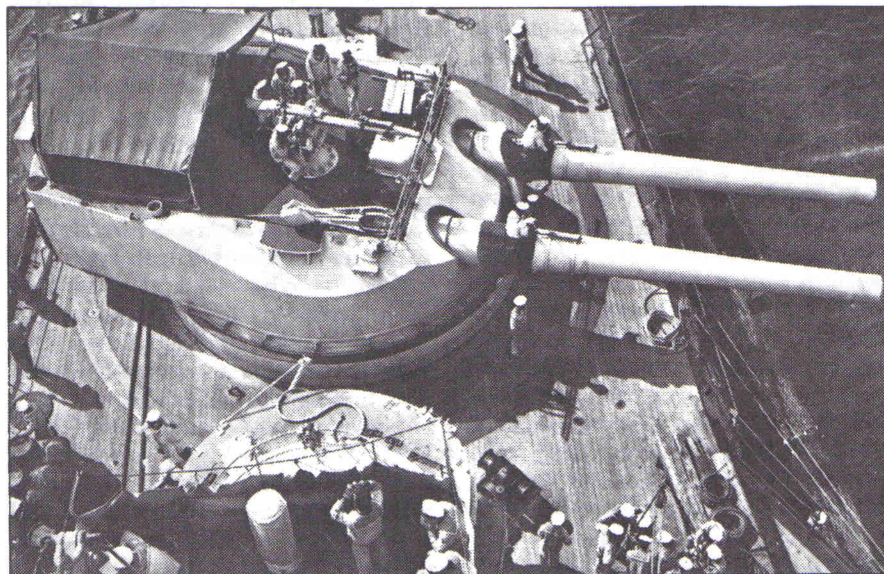
Typ RADETZKY měl ve srovnání s loděmi tehdy ve světě stavěnými nižší tonáž, nelze však zapomenout, že měl bojovat na Jadranu a nanejvýš ve Středomoří, takže např. mohl nést poloviční zásoby uhlí, než tomu bylo u oceánských velmocí. Byl vcelku dobře pancéřován a navíc jeho pancéř z Vítkovických železáren patřil k absolutní světové špičce. Totéž lze říci o dělech, vesměs vyrobených plzeňskou Škodovkou, a která byla





Všechny 3 sesterské lodě třídy Radetzky ve formaci v roce 1913.

All three sister ships of the Radetzky class in formation, 1913.



Na všech 305 mm věžích třídy Radetzky (i některých 240 mm) byla od r. 1916 instalována PL—děla ráže 66 mm — výrobek fa. Škoda.

On all 305 mm turretes (and also on some 240 mm turretes) of the Radetzky class were instaled 66 mm AA guns Škoda.

zcela nové konstrukce. Děla ráže 305 mm s délkou hlavně 45 kalibrů byla prvními, v monarchii vyrobenými a z jejich účinku mělo respekt po celou válku jak italské, tak francouzské námořnictvo. Nešťastně instalovaná děla ráže 240 mm patřila k novému typu s prodlouženou délkou hlavně rovněž na 45 kalibrů a měla ve srovnání s cizími děly obdobné ráže (např. francouzskými) enormní dostřel až 1,55 kilometrů. Škodovka dodala rovněž nový typ tzv. protitorpédovkového děla střední ráže 100 mm. Toto rychlopalné dělo nenašlo sice za války na těchto bitevních lodích bojového využití, avšak o jeho kvalitách věděli dobře Italové, kteří před sešrotováním ukořistěných resp. jim přiurčených lodí děla vesměs sňali a namísto do vysokých pecí je poslali do vlastních arzenálů, kde je adaptovali a později instalovali na vlastních nových lodích. Jako nejúspěšnější se ukázala adaptace na protiletadlové dělo z roku 1928, jímž vybavovali všechny své nově stavěné těžké i lehké křižníky až do r. 1939. Za zmínku stojí, že 20 jich prodali v polovině třicátých let i Sovětům, kteří je instalovali na všechny 3 své tehdejší černomořské křižníky.

Spornou byla instalace parních strojů v době, kdy svou vítěznou cestu nastupovala na velkých lodích již turbína. Výrobu lodních turbín si však ještě tehdy české a moravské továrny neosvojily a nákup v cizině byl riskatní a drahý, a tak došlo na spolehlivé doma vyráběné parní stroje. Potíže s jejich provozem až do konce války nebyly, což nelze říci o všech turbínách instalovaných na bitevních lodích typu VIRIBUS UNITIS, především pak na licenčně vyrobených v Budapešti pro loď SZENT ISTVÁN.

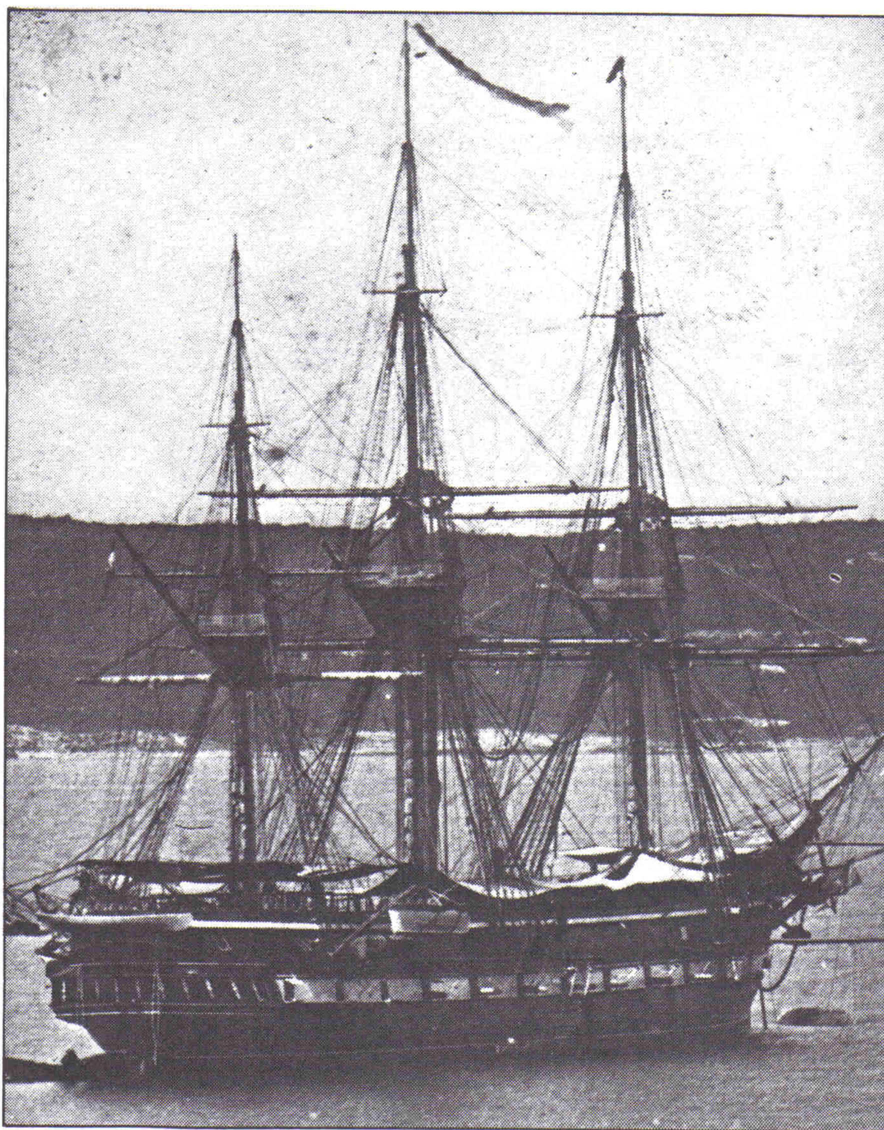
Životopis lodi RADETZKY je poměrně krátký. Byla spuštěna na vodu 3. 7. 1909 a 15. 11. 1911 vstoupila do služby. Ve stejném roce reprezentovala c.k. flotu na světoznámé lodní přehlídce ve Spitheadu, tradičně konané vždy po korunovaci nového anglického krále (tehdy Jiří V.). Tam vzbudila pozornost a všeobecně se usoudilo, že vzhledem na poměrně malou tonáž jde o mimořádně silně vyzbrojenou loď.

Začátek války ji zastihl v Pule a již 7. srpna 1914 vyplouvá spolu s celou eskadrou do Otrantské úžiny s cílem pomoci německému bitevnímu křižníku GOEBEN při jeho úniku před mnohonásobnou anglicko-francouzskou přesilou. S Anglií však monarchie nebyla dosud ve válce, což tehdy velitel floty admirál Haus využíval k argumentaci o neúčelnosti akce, a nakonec jejímu přerušení již v půli Jadranu. Ve skutečnosti by však v Otrantu narazil jen na divizi anglických pancéřových křižníků a jejich snadným zničením by mohl přispět k částečné změně poměru námořních sil ve východním Středomoří. K válečnému stavu s Anglií došlo tak jako tak již několik dní poté. Na druhé straně GOEBEN by asi na Jadranu nesehrál takovou úlohu, jak tomu bylo po jeho úniku do Dardanel a zařazení do turecké floty.

Děla lodi RADETZKY mohla ukázat však své kvality při jiné příležitosti. Námořní základna v boce Kotorské byla nevýhodně umístěna na nejjižnějším cípu monarchie a její jinak vynikající kotviště mělo nevýhodu, že nad ním trůnil masív Lovčenu, který byl v černohorských, a tedy nepřátelských rukách. Této skutečnosti využili Francouzi, kteří tam ihned po vyhlášení války vyslali 2 námořní baterie (8 děl ráže 155 a 138 mm) i s vlastní obsluhou. Ty pak po instalaci v pozicích asi 1 400 m nad hladinou zátoky měly zakotvené rakouské lodi pod sebou jako na dlani a začaly je ostřelovat. Dole zakotvené starší pancéřové lodi a křižníky c.k. floty vedly s nimi sice silnou, ale neúčinnou palbu. Proto v půli října 1914 bylo rozhodnuto do boky vyslat loď RADETZKY. Ta svými mocnými a moderními děly si s francouzskými i dalšími starými černohorskými bateriemi v akci trvající od 22. do 27. října rychle poradi-

la a většinu děl zničila z takové vzdálenosti, že nemohla být nepřítelem zasažena. Až do dobytí Lovčenu a kapitulace Černé Hory v lednu 1916 měla již c.k. flota v boce od ostřelování pokoj.

24. května 1915 v ranních hodinách se RADETZKY podílela na ostřelování Ancony na italském pobřeží jakožto odvetu na zradu problematického dosavadního spojence, jímž Itálie až do vyhlášení války monarchie den před tím byla. To však již byla labutí píseň v bojových akcích této lodi i jejich sester, které nadále nečinně kotvily až do konce války v Pule očekávajíc eventuální akci Italů proti Istrii či Dalmacii. K té nikdy nedošlo, a tak RADETZKY spolu se svou sestrou ZRINYI Pulu opustila za dramatických okolností až 10. listopadu 1918, tedy po zániku monarchie. Dne 31. října poslední rakouský císař Karel, ve snaze získat Chorvaty a Slovince pro myšlenku federace, předal celou flotu tzv. Jihoslovanskému národnímu výboru v Záhřebu. Tentýž den byla na lodích celé floty vztyčena nová (vlastně chorvatská národní) modro-bílo-červená vlajka. Spojenci po intervenci Italů, kteří nepotřebovali na Jadranu nového protivníka, jak předání floty, tak vznik nového státu, Jihoslovanské republiky neuznali a požadovali okamžité vydání floty do jejich rukou. Slabé jihoslovanské velení za všeobecné demoralizace námořníků spěchajících po letech války domů nemělo dostatek sil, aby se bránilo. V tom přispěchali na pomoc slovanští bratři Češi, s nimiž Chorvaté a Dalmatinci na lodích udržovali vždy za všech okolností přátelské styky. Čechů bylo tehdy v Pule asi 7 000, z toho polovina námořníků, zbytek pak mužů sloužících u silného pobřežního dělostřelectva, podřízeného však armádě a dále příslušníci různých armádních útvarů. Z těch Český národní výbor během jednoho dne vytvořil 12 praporů, které převzaly správu velké námořní základny do svých rukou, aby zde zjednaly pořádek. Jihoslovanský velitel, admirál Koch se na Čechy obrátil s prosbou o pomoc zachránit alespoň několik lodí. Češi totiž měli na rozdíl od Jihoslovanů dostatek jak důstojníků, tak i lodních specialistů, kdežto Jihoslované naopak prostý palubní personál a topiče. Navíc Československo bylo již několik týdnů před tím uznáno jako spojenec i Itálií a italské lodi, které začaly s blokádou Puly, nemohly proti Spojenci ničeho podniknout. A tak se stalo, že 10. listopadu vyplouvá RADETZKY spolu se ZRINIY pod červenobílou tradiční českou vlajkou z přístavu a pluje neobtěžován do Splitu, který mezitím obsadili Američané. Ti však záhřebské vedení nového státu zklamali. Lodi sice mohly zůstat ve vnitřní zátoce u Splitu, musely však vztyčit americkou vlajku a posádky se během zimy jednoduše rozešly. Češi samozřejmě po splnění úkolu odjeli již v půli listopadu domů.



Stará fregata Radetzky, která byla zničena explozí v únoru 1869.
The old fregate Radetzky, later writen off by an explosion in January 1869.

Po podepsání mírové smlouvy došlo k rozdělení c.k. floty mezi vítěze s tím, že naprostá většina bude ihned odzbrojena a sešrotována. RADETZKY i jeho sestry byly přiznány Itálii, která je do konce roku 1922 rozebrala.

Pro nás je loď RADETZKY zajímavá nejen tím, že 80 % či možná i více materiálu dodaly české a moravské továrny a že její projektant byl náš krajan (ing. S. Popper tragicky zahynul v r. 1933 na Národní třídě, kde byl sražen tramvají), ale i onou dvoudenní epizodou, kdy na ní vlála naše prvá poválečná vlajka.

Technická data typu RADETZKY

Výtlak: 14 500 t projekt 15 650 t maximální (oba údaje jsou v metrických tunách)

Rozměry: 137,5 m čára ponoru, 138,8 max x 24,6 šířka × x 8,2 m ponor normal

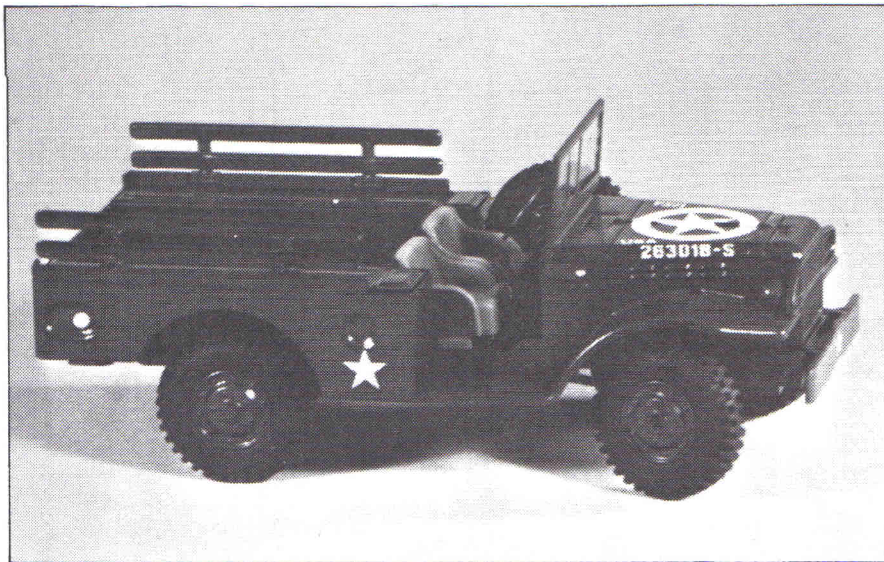
Stroje: 2x parní stroj o celk. výkonu 20 000 KS

Rychlost: 20,5 uzle maxim.

Pancéřování: lodní boky 230 mm, paluby 48 a 27 mm, 305 mm věže — 250 mm maximum

Výzbroj: 4 x 305 — d/45,
8 x 240 mm d/45m
20 x 100 — d/50,
6 x 66 — d/45

V průběhu války byla námořní děla ráže 66 mm demontována a nahražena PL — děly stejné ráže, avšak v rozdílném na jednotlivých lodích (3—4 hlavně)



GONIO

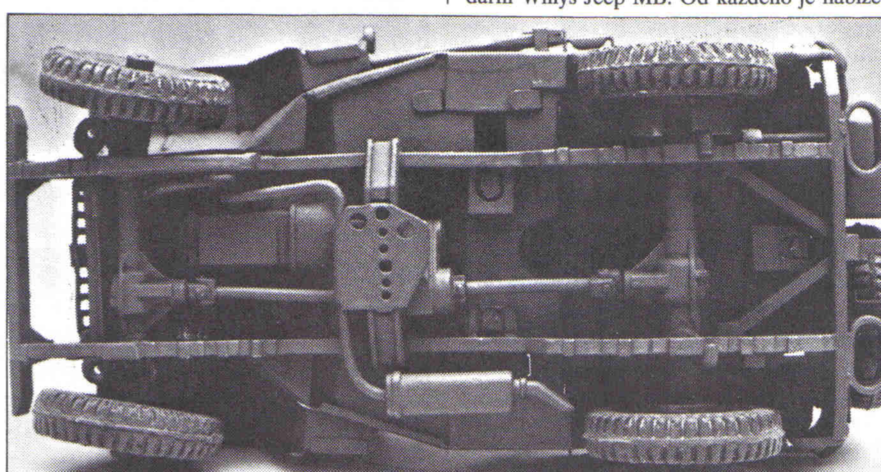
Václav Janovský; Foto: O. Šaffek

Původně jsem ani nevěřil, že jde o domácího výrobce. Když se ale ukázalo, že jde skutečně o malou továrničku v Trhových Svinech, moje zvědavost stoupla na neúnosnou míru, neboť přijít se světovou novinkou, vyžaduje obrovskou dávku invence a odvahu riskovat. Proto jsem se rozhodl zjistit pokud možno co nejvíce informací. Ty se nakonec ukázaly být natolik zajímavé, že jsem se rozhodl o ně s vámi podělit.

Základy továrny se datují až do r. 1904, kdy spolumajitelé Rudolf Zemene a Rudolf Schönauer zahajují výrobu knoflíků. Výroba hraček začíná o mnoho let později, od začátku roku 1938 a je spojena se jménem nového majitele Ladislavem Stránským. Zkratkou jeho jména také vznikla ochranná značka, pod kterou byly prodávány. Zpočátku šlo o parní strojky v 5 provedeních a v omezeném množství vláčky. Jednalo se o dvě soupravy, osobní a nákladní s vesměs plechovými vagóny a dvěma typy lokomotiv. Celek byl doplněn regulačním transformátorem a tratí složenou pouze ze dvou kolejí, což bylo v té době dosti neobvyklé.

V průběhu II. sv. války došlo ke značnému omezení výroby a zejména použití náhradních materiálů činilo obrovské potíže. Po válce se produkce rozbíhala pomalu a vlastně nikdy nenabyla charakteru sériové výroby. Po znárodnění, když se továrna stala součástí n. p. Igla, se ve výrobě pokračovalo, ale již v padesátých letech byla výroba vláčků zrušena. Později, když se výroba hraček obnovila a dokonce se stala jedinou náplní, se o vláčcích již neuvažovalo, jistě také kvůli „kooperaci v rámci RVHP", kde se vyráběly v NDR.

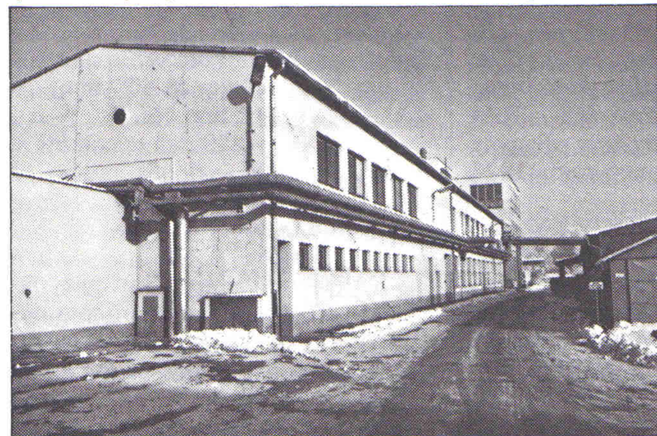
V druhé polovině osmdesátých let se začala jasně projevovat převaha asijských výrobců hraček. Proto se začalo v továrně uvažovat o dalším nosném programu k výrobě autodrah a el. motorků. Ale teprve v roce 1989 se začaly rýsovat jasnější kontury, zejména poté, co se v továrně objevil model známé italské firmy Bburago, kde byly všechny pohyblivé části vyrobeny z plechu. Tradice výroby plechových hraček zde byla, dokonce část strojů nečinně zahálela na dvoře a několik „fachmanů" v dobrém slova smyslu se také našlo. V čem tedy tkvělo jádro problému? Již několik desítek let jsou kovové modely aut odlévány z různých slitin a sběratelé jsou na ně zvyklí, neboť co nepůsobí modelově z kovu se vylisuje z umělé hmoty. Touto kombinací lze vyrábět téměř vše od měřítka 1/43 až po největší kusy. Naproti tomu pro plechové modely bylo nutné zvolit optimální měřítko, neboť vše se dá věrně ztvárnit lisováním z plechu. Jako ideální se ukázaly vojenské automobily se svými jednoduchými tvary a měřítko 1/24. Toto měřítko, ač dosti rozšířené se téměř zcela vyhýbá vojenské technice, a to je velký nedostatek pro začínajícího výrobce.

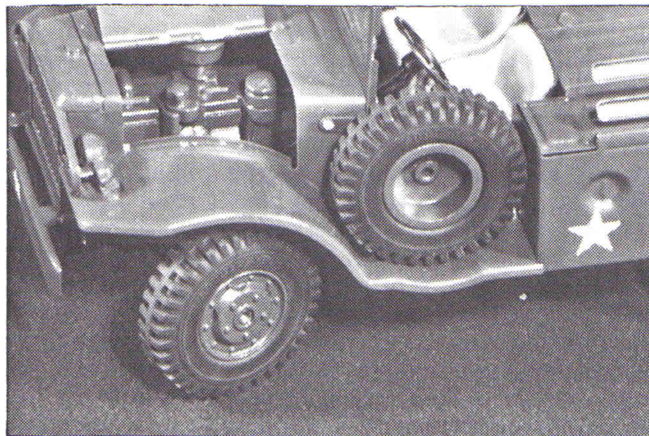


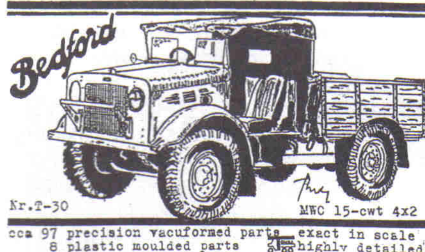
Proto již od počátku počítal s nutností zákazníky přilákat širokým sortimentem a výbornou kvalitou. Tím se dá vysvětlit poměrně rychlá návaznost typů a jejich verzí za sebou. VW-82 Kübelwagen zahájil sériovou výrobu v říjnu 1991 necelý rok a půl od zahájení prací na prototypu. Dalším typem v řadě se stal VW-166 Schwimmwagen, jenž se začal vyrábět od ledna 1992. Nyní je základní typová čtveřice doplněna o Dodge WC-51 a legendární Willys Jeep MB. Od každého je nabízeno samozřejmě několik variant a další typy se připravují.

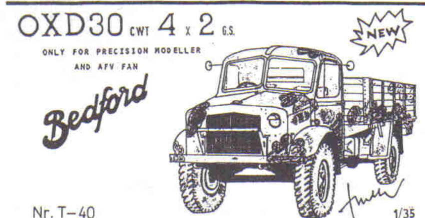
Péče, jakou jim výrobce věnuje, je patrná z každého detailu včetně neustálého zdokonalování technologie, která se velice podobá skutečné automobilce. Samozřejmě, že tu a tam něco uteče, ale je dobré, že se v Goniu snaží s chyb poučit a napříště se jim vyvarovat.

Závěrem lze výrobci popřát mnoho obchodních úspěchů, co největší klientelu, která bude netrpělivě očekávat další novinky, a šťastnou ruku při jejich výběru.









Bedford
OXD 30cwt 4×2 G. S.
MWC 15ewt 4×2
Výrobce: Tonda Vacu
Měřítko: 1 : 35
Cena: 150—170 Kčs

Na náš modelářský trh pronikl další druh zajímavého sortimentu, se kterým jsme se dosud setkávali pouze u našich západních sousedů nebo velice vzácně na burzách. Jedná se o modely bojové techniky 1/35 zpracované vaku-technologií. Výrobcem je soukromá firma Tonda z Mladé Boleslavi, která se po menší reorganizaci představuje i na domácím trhu. Recenzovanými modely jsou Bedford OXD 30cwt a Bedford MWC 15cwt.

Než přejdeme k vlastnímu hodnocení modelů, několik informací o výrobci. Tonda nabízí 40 druhů modelů, mezi nimiž převládá sovětská technika ze II. sv. války, na své si přijdou i američtí a britští vyznavači tohoto období. Výrobní program lze rozdělit do několika kategorií. V první jsou klasické vakuoformy s jen malým počtem tvářených epoxidových dílů (např. ZIS-5, GAZ-AAA), druhou tvoří konverzní sety (Studebaker US-6 pro GMS-Italeri). Poslední kategorií pak jsou vakuformy s velkým počtem tvářených, epoxidových dílů a celoepoxydové modely (sov. kanón 45 mm vzor 1942, připravovaná čs. houfnice 125 mm vzor 18/47N).

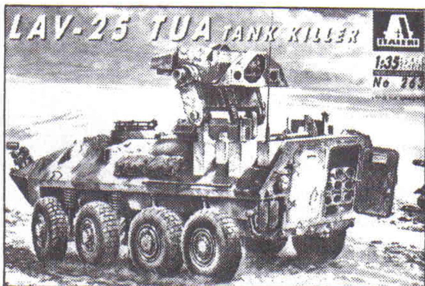
Přebalem modelů jsou menší tuhé krabičky s černobílým designem a všemi potřebnými informacemi. Vlastní díly jsou ještě zataveny v igelitovém sáčku. Součástí je i stavební návod v angličtině a výkres v měřítku, obtisky nebývají přiloženy. Vaku-technologie je dobře zvládnutá, obsaženy jsou i velmi drobné díly. Díky dostatečné tloušťce výchozí destičky lze použít většinu dílů, což nebývá vždy pravidlem. Tvářené a epoxidové díly výrobce také většinou dobře zvládl, případné chyby lze odstranit. Přes všechny jmenované klady nesmíme zapomenout, že vakuformy jsou vždy velmi náročnými modely, dvojnásob to platí o vakumodelech bojové techniky. Ceny modelů se pohybují od 50 do 250 Kčs podle složitosti, uvážíme-li, že ceny jsou u obdodných modelů v SRN zhruba stejné, ale v markách, neměli bychom mít hluboko do kapsy. Ale nyní už k vlastní recenzi.

Oba Bedfordy sloužily v hojném počtu za II. sv. války v britské armádě a RAF, v mnohých variantách (cisternový vůz, radiovůz . . .). Předlohou pro stavebnice se staly patrně nejrozšířenější nákladní vozy. Chcete-li poznat jejich bojovou kariéru a další data, narazíte na těžko překonatelný problém. Jak v naší, tak i zahraniční literatuře najdete spíše sporadické zmínky než podrobné popisy. Nezbývá než doufat, že sami Angličané jsou méně skoupí a jejich případné publikace najdou cestu i k nám nebo navštívit odborníky muzea na Hradčanech. V obou případech jde o vakuformy s velkým počtem dílů (Bedford OXD obsahuje 22 číslovaných dílů, celkem jich ale napočítáte 120 včetně čtyř tvářených kol, volantem a zrcátky, jeho menší kolega obsahuje dílů 25, resp. 123).

Nejtěžší, jako u většiny vakumodelů je vyřezání dílů z destiček. Vždy počítejte s přídavkem materiálu a před lepením si vše vyzkoušejte na sucho, abyste se neunavili odstraňováním deficitů. Ještě před vyříznutím dílů celý povrch modelů přebrušte, odstraníte tím technologické bublinky, drobné propadliny a nerovnosti. Pozor po odbroušení bublinek vznikne na jejich místě díra, proto tato místa podkitujte. Některé díly je lepší vyrobit nové, než je dolovat z destiček, jaké, to záleží na každém z vás, ale určitě to bude volant a zrcátka. Při lepení používejte malé množství lepidla, hrozí rozleptání už tak tenkých dílů. Pracujte velmi pečlivě a s rozvahou, spěch se vám může zle nevyplatit, pamatujte, že všechny lepené spoje musí důkladně proschnout! Osy kol a díly rámu podvozku doporučuji zalít epoxidem nebo vykitovat tak, aby byly plné. Zvýšíte tím jejich tuhost a nebudou se kroutit. Podobně můžete upravit ostatní duté díly kromě nádrží, které by příliš ztěžkly a ovlivňovaly by tuhost celého rámu vozu. Za složitá místa lze označit sestavení kabiny vozu OXD 30cwt, kompletaci karosérie motoru druhého vozu a slepení rámů podvozků u obou modelů. Ti z vás, kteří si patnáctku budou stavět bez dveří, musí počítat se značným snížením tuhosti dílů 4 a 5, z nichž dveře vyříznou. Pracné je prořezávání otvorů pro okna, která vyrobíte z přiloženého acetátu. V této fázi stavby je vhodné udělat nové sloupky kabiny u Bedfordu 30cwt. Vaše tvůrčí a zlepšovatelská činnost se uplatní při výrobě nových chladicích mřížek vstupů vzduchu k motorům obou automobilů. Totéž platí pro reflektory a detaily v interiérech kabin. Velice efektně působí nová korba udělaná z proužků balzy či tenké překližky a kováním z tenkých plastikových destiček. Jde ovšem o velmi pracnou úpravu. Pokud budete dbát na několik uvedených rad a důsledně se držet stavebních postupů (někdy si více zapřemýšlíte než najdete správné místo, kde díly slepit, v několika případech dojdete k cíli metodou „zkusmo“) stavba probíhá bez větších problémů a záludností. Je samozřejmé, že každá vakuforma si vyžádá tmelení a odstraňování deficitů proužky plastiku.

Závěrem už vám jenom prozradím, že firma Tonda připravila žhavou novinku, kterou je Tatra 805. Zatím byl k dispozici jen slepený model přímo od výrobce, a tak se k ní vrátíme někdy později. Z letmého pohledu bylo zřejmé, že půjde o pečlivě připravovaný a složitý model.

Dnešní recenze vznikla díky firmě Pecka Modelář, která modely k recenzi poskytla a má je i v prodeji.

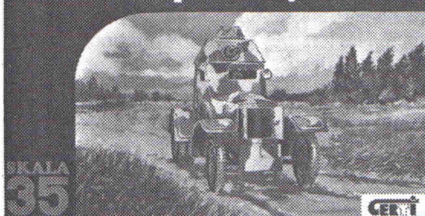


LAV-25 TUA Tank Killer
Měřítko: 1 : 35
Výrobce: Italeri
Č. kat. 263
Cena: 265 Kčs
Dovozce: firma Bílek E.I.

Firma Bílek E.I. nám umožnila recenzovat nejnovější přírůstek do rodiny „pětatřicetin“ italského výrobce, představující americký kolový stíhač tanků LAV-25 TUA. Vozidlo vzniklo modifikací standardního obrněného transportéru LAV-25 Piranha, který v měřítku 1:35 produkuje rovněž Italeri pod katalogovým číslem 259, model je již delší dobu k dostání na našem trhu.

Protitanková verze je vyzbrojena otočným dvojitým odpalovacím zařízením řízených raketových střel TOW, určených k boji s obrněnými cíli. Tři rámečky středně zelené barvy obsahují díly stavebnice, nehyzděné vtaženinami či otřepy. Vzhledem k rozvržení součástí stavebnice do rámečků je jejich vyjímání vcelku bezproblémové, zvýšenou opatrnost je třeba věnovat uvolňování úchytů na boky korby a některých dalších drobných dílů. Zde je licí rámeček přece jen poněkud silnější a mohlo by dojít k prasknutí některého detailu. Sestavování kitu je poměrně snadné a nepřináší nutnost rozsáhlejšího tmelení. Lahůdkou je detailně zpracovaný podvozek s věrným ztvárněním uchycení jednotlivých kol. Na tomto příkladu je vidět, jak velký pokrok i v této oblasti modelářství přinesla poslední léta. V porovnání se schematickými podvozky starších kitů jiných firem spatřujeme skutečně značný rozdíl v kvalitě. Na rozdíl od valné většiny produkce firmy je zde třeba vyzdvihnout i pokus o vybavení interiéru, po otevření zadních dveří bojového prostoru vidíme zásobníky raket TOW, prostor řidiče a obsluhy sice ztvárněn není, přesto zmíněné vylepšení dodává modelu na detailnosti. Doufejme, že Italeri podobně vybaví i některé z dalších připravovaných novinek. Pěkně působí i odpalovací zařízení střel a četné drobné detaily, dotvářející povrch vozidla. O kvalitě obtiskového aršíku snad není v tomto případě třeba rozsáhleji hovořit, obsahuje barevné pásy na kontejnery střel a identifikační čísla vozidel námořní pěchoty USA. Návod je tradičně přehledný, kromě popisu stavby obsahuje i náčrtek kamuflážního schématu stroje USMC.

Na trh se díky firmě Bílek E.I. dostal kit, který si jistě najde cestu do mnohé sbírky modelů moderní americké bojové techniky. Pro bezproblémovou sestavitelnost je vhodný i pro začátečníky, kterým je přístupný i relativně nevysokou cenou.

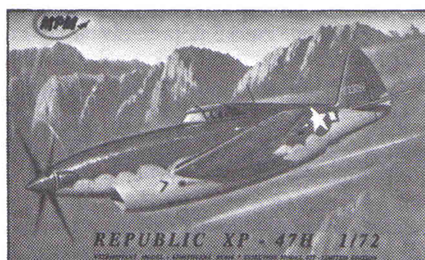


Samochod pancerny Wz. 34
Měřítko: 1 : 35
Výrobce: Certi
Cena: 120—150 Kčs

Laskavostí našeho kolegy pana Šmýry, vydavatele měsíčníku Plastic Kits Revue se nám dostala do rukou novinka od našich severních sousedů. U nás dosud neznámá firma Certi se prezentuje modelem lehkého polského obrněného automobilu vz. 34, nasazeného v bojích proti německým divizím v roku 1939. Celkový dojem lze přirovnat k shortrunové produkci domácí firmy MPM, polští výrobci patrně použili podobné technologie. Kit působí až překvapivě dobře, od otřepů je snadno očistitelný, vhodné jsou i gumové pneumatiky. Poměrně členitý model se skládá z téměř šedesáti dílů. K lepení lze použít běžných lepidel, tmelit je třeba ve větší míře jen v případě spojování polovin korby. Můžeme si vybrat i ze dvou verzí výzbroje, buď kanón Puteaux ráže 37 mm či 7,92 mm kulomet vz. 35. Obtiskový aršík horší kvality nabízí identifikační číslo, přehledný návod v polštině celkem podrobně popisuje historii vozidla, nabízí čtyři modifikace kamufláže (dvě pro kanónovou a dvě pro kulometnou variantu), jeho druhá strana popisuje samotnou stavbu.

Lze říci, že Certi svým vz. 34 rozhodně nezklamala, s přihlédnutím na zřejmě malosériovou technologii výroby. Zájemce o polská bojová vozidla má navíc podstatně lepší základ ke stavbě než starší vacuform, dříve se sporadicky objevující na pražských zájmových burzách.

Československý sběratel kitů 1/35 by si mohl obrněným automobilem vz. 34 doplnit kit tanku 7 TP (běžný na našem trhu), ale bohužel nový polský výrobek dosud do naší obchodní sítě příliš nepronikl.



Republic XP-47H Thunderbolt
Výrobce: MPM
Měřítko: 1 : 72
Cena: 150 Kčs

Další ze short runů firmy MPM, který se již objevil na modelářském trhu, je model nezvyklé verze Thunderboltu — XP-47H. Nezvyklost háčka je v motoru, dva prototypy této verze byly postaveny pro zkoušky řadových motorů. Chrysler XIV-2200-1. Jde tedy o jediné Thunderbolty poháněné řadovým motorem.

Model je uložen v typické krabičce firmy s působivou kresbou. Plánek je také standardní s třijazyčnou historií typu, plánkem v měřítku 1:72, obrázkem rozmístění dílů, přehledným stavebním návodem a kamuflážemi obou prototypů.

Výlisky jsou lisovány opět z hnědé (případně bílé) pružnější hmoty. Rytí je jemné a negativní. Dílů je celkem 34 včetně překrytu kabiny z acetátové fólie. Před lepením budeme muset odstranit otřepy a vtoky, které zasahují na styčné plochy některých dílů (nic neobvyklého u short runů). Při stavbě se nevyhneme broušení a tmelení, ale vše je v normálu. Interiér je nutno doplnit, stejně jako podvozkové šachty. Přístrojovou desku a knipl můžeme použít, sedačku je lepší vyrobit znovu. Při vybavování interiéru doporučuji použít publikaci nakladatelství Modelpres č. 1 Republic P-47 Thunderbolt. XP-47H byly totiž upraveny z normální verze D. Pro úplné nadšence, kteří touží po dokonalém modelu a nedbají finančních obětí, se nabízí použití kovových dílů firmy Eduard Kat. č. 72-038. Protože jsem při stavbě recenzovaného modelu stavěl zároveň P-47D firmy Hasegawa právě s kovovými díly, vyzkoušel jsem na sucho, že se dá dobře napasovat interiér. Ten použijte bez zaměřovače, XP-47H létaly bez výzbroje. S podvozkovými šachtami je to horší, model MPM má větší tloušťku při spodní části křídla, tj. díly 3L a 3R, ale po úpravě by šly napasovat i kovové šachty.

Stavba modelu není příliš problematická, jedinou záludností je chladič — díl č. 5, obtížně se lepí a vzniklá spára se špatně kytuje a brousí. Při lepení hlavních podvozkových noh vám doporučuji vyvrtat otvory pro jejich uchycení v křídle. Ostruhové kolečko není kam přilepit, proto je nutné do trupu v místě ostruhy vlepit destičku s předvrtaným otvorem. Záhadným je mi díl č. 9. Z návodu není jasné, kam ho přilepit, plánek ho ukazuje proti výstupu vzduchu na levé straně trupu. Přitom model má výstupy vylisovány na levé i pravé polovině trupu. Stejně tak to ukazují i fotografie, po krytce podobné dílu č. 9 není ani památky. Proto vám doporučuji jej nepoužívat. Poslední obtížnější operací je napasování překrytu na trup. Doporučuji při ostříhávání krytu zvýšenou opatrnost. Samozřejmostí je vyvrtání výfuků a výstupů vzduchu od turbokompresorů a doplnění Pitotovy trubice a antény. Kamufláže letounů jsou přesné. Jedinou výhradu mám ke kuželu 1. prototypu. Z mně dostupných fotografií vyplývá, že byl celý v bílé barvě.

Obtisky polské provenience nejsou bohužel příliš kvalitní, jsou tlusté a nepřilnavé. Křídelní znaky se rozměrově neshodují se znaky na kamuflážním schématu. Proto vám doporučuji použít jen obtisky sériových čísel z malého aršíku. Ty jsou kvalitnější než obtisky z velkého aršíku, kde je navíc vytištěno nesmyslné sériové číslo, které nebylo žádnému Thunderboltu přiděleno. Obtisky výsostných znaků by neměly být problémem, na trhu je bohatý výběr.

Závěrem lze jen dodat, že model je určen modelářům specializovaným na dané období a toužícím po co nejúplnější sbírce.

Alfred Riedel PMS





Výrobce Revell

F6F Hellcat
Kat. č. 4099
Cena: cca 40 Kčs

Focke Wulf 190 F8
Kat. č. 4046
Cena: cca 40 Kčs

Firma Mattanelli přinesla na náš trh novinku Revellu v nejmenším leteckém modelářském měřítku. Slavnými druhoválečnými typy americký výrobce rozšiřuje nabídku ostatních firem, zaměřenou zejména na současné letouny v tomto měřítku. Obě drobné stíhačky jsou vcelku pěkně zpracovány ze světle šedé hmoty. Detaily, na něž jsme zvyklí z větších měřítek, pochopitelně není možné v tomto zmenšení zpracovat, ale nechybí alespoň to základní, podvozkové šachty, jejich kryty a podobně. Obtisky jsou poměrně kvalitní, stavba s pomocí přehledného návodu nečiní problémy ani dítěti. Modely v tomto měřítku nejsou určeny náročným sběratelům, ale začátečníkům, dětem nebo těm, jež se zajímají o dějiny letectví, přesto však nepropadli kouzlu složitějšího kitaření. Všem těmto skupinám lze „drobotiny" od Revellu doporučit.





Na fotografii V. Romaněnka je zachycen mohutně podvěšený Su 25T na výstavě Mosaerschow — 92.

Foto: M. Mamula

DETAILY Su 25T
















Willys Jeep Commando

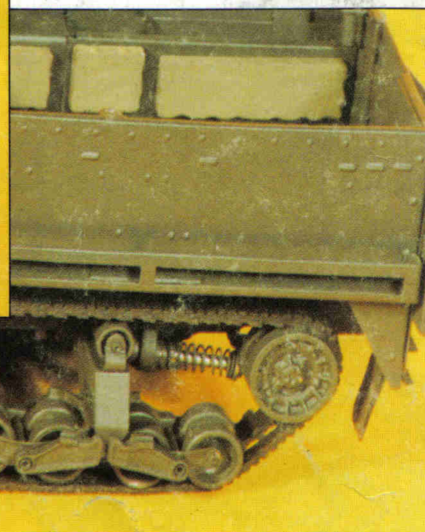
Norimberské novinky

Na 44. mezinárodním veletrhu hraček a modelářství, který bude 4.—10. února v Norimberku, se představíme novinkami Halftrack M3, Willys Jeep Commando

Navštivte nás v našem stánku D-3-18.


Halftrack M3





GONIO Gama a.s., holding, Tovární 560, 374 15 Trhové Sviny
Phone: 0335/217 51, fax: 0335/214 29
Czech Republik